

THOMAS CHILDERS

LE ALI DEL MATTINO

L'ultimo bombardiere americano abbattuto sulla Germania
21 aprile 1945

PREFAZIONE DI VINCENZO CAMPORINI



MURSIA

«La storia di Howard G. Goodner e dei suoi compagni, priva di qualsiasi intento retorico, quasi asciutta e scarna nella sua linearità e semplicità, ci fa entrare nel mondo di quei ventenni di oltre sessant'anni fa che furono gettati nella fornace del più vasto conflitto della storia.»

VINCENZO CAMPORINI

Nella primavera del 1945, la massiccia offensiva aerea alleata sulla Germania ha ormai raggiunto gli scopi prefissati. Ma i vertici dell'8ª Air Force americana ordinano di effettuare un nuovo raid sul settore di Regensburg. Il 21 aprile 1945, fra i bombardieri impegnati nella missione c'è anche il B-24 *Black Cat* comandato dal tenente Farrington, con a bordo altri undici uomini d'equipaggio. La contraerea tedesca, la Flak, colpisce a morte il quadrimotore. Solo in due riescono a lanciarsi con il paracadute e a salvarsi.

Molti anni dopo un professore di storia scopre nella casa di famiglia un fascio di lettere e fotografie, quelle che suo zio Howard G. Goodner aveva scritto ai genitori dall'arruolamento nell'aviazione dell'esercito americano nel marzo del 1943, fino all'abbattimento del B-24 sul quale era imbarcato come operatore radio. Inizia così una lunga ricerca per ricostruire la storia di quel pugno di giovani addestrati ad effettuare azioni di bombardamento di precisione diurno da alta quota sulla Germania.

Thomas Childers è professore di storia all'Università della Pennsylvania. Ha pubblicato vari libri sulla Germania, in particolare sui movimenti di resistenza al nazismo e sul linguaggio dei politici tedeschi.

ISBN 978-88-425-4276-6



9

788842542766

Euro 20,00

14085E

Thomas Childers

LE ALI DEL MATTINO

**L'ultimo bombardiere americano
abbattuto sulla Germania
21 aprile 1945**

MURSIA

A cura di Maurizio Pagliano

Titolo originale dell'opera: *Wings of morning*

Traduzione di Vincenzo Camporini

Copertina: Verde Alfieri


Il nostro indirizzo Internet è: <http://www.mursia.com>

© Copyright 1995 by Thomas Childers

© Copyright 2009 Ugo Mursia Editore S.p.A. per l'edizione italiana

Tutti i diritti riservati – *Printed in Italy*

5900/AC – Ugo Mursia Editore S.p.A. – Milano

Stampato da  Grafica Veneta - Trebaseleghe (Padova)

Anno

12 11 10 09

Ristampa

1 2 3 4

*Per tutti coloro
che non sono tornati
e per coloro che ancora
ne avvertono la mancanza*

PREFAZIONE

La prima volta che mi avvicinai a questo libro risale ormai a molti anni fa quando un mio caro amico e collega – il colonnello Peppino Caiazzo – mi donò, graditissima, una copia di *Le ali del mattino*. Attratto inizialmente dagli aspetti storico aeronautici della vicenda narrata, mi appassionai progressivamente alla sua lettura rendendomi ben presto conto che non si trattava soltanto di un saggio di guerra aerea ma, soprattutto, di una commovente avventura umana, condivisa sino all'ultimo da un'affiatata squadra di giovanissimi uomini coraggiosi e profondamente intrisa di amore, dolore e struggente ricordo. La storia di Howard G. Goodner e dei suoi compagni è in effetti esemplare: priva di qualsiasi intento retorico, quasi asciutta e scarna nella sua linearità e semplicità, ci fa entrare nel mondo di quei ventenni di oltre sessant'anni fa che, senza rulli di tamburi e squilli di tromba, furono gettati nella fornace del più vasto conflitto della storia e vissero e operarono con una dedizione e un senso del dovere che forse può insegnare qualcosa anche oggi, in circostanze certo meno tragiche, ma che ugualmente richiedono un atteggiamento di disponibilità e una generosità che non sempre è dato riscontrare.

Una storia ormai lontana nel tempo che però ha conservato, inalterato e sempre attuale, un significato universale di leale, pura e totale motivazione che mi indusse a cimentarmi nel non agevole intento di tradurla al solo scopo di farla co-

noscere, per condividere con altri la crescente e partecipe commozione che aveva caratterizzato la mia lettura e, soprattutto, le riflessioni etiche, morali, professionali e umane che ne erano così spontaneamente e fortemente scaturite.

Far parte delle unità da bombardamento strategico americane durante la Seconda guerra mondiale e, soprattutto, della famosa 8^a Air Force che condusse i raid diurni sulla Germania dall'agosto del 1942 sino alla fine del conflitto, non era certo cosa facile e, tantomeno, esente da margini di rischio molto elevati.

Le condizioni erano dure e difficili per la durata dei voli, spesso superiori alle nove ore, per le alte quote praticate, con temperature di gran lunga sotto lo zero, per le immense e serrate formazioni di volo che, se da una parte offrivano possibilità di maggior copertura agli attacchi della caccia nemica, dall'altra erano frequente causa di disastrose collisioni fra i velivoli. Quadrimotori potenti, pesanti, impegnativi e complessi che, così carichi di bombe e carburante, costituivano spesso un pericoloso innesco per ogni sorta di incidente, dal decollo uno dopo l'altro per risparmiare benzina, sino all'atterraggio, spesso di fortuna, con gravi danni e morti e feriti fra l'equipaggio. Le perdite, per ogni missione effettuata, erano sempre molto elevate e si andavano a sommare a quelle, altrettanto consistenti, che si verificavano durante i voli di addestramento operativo indispensabili per creare velocemente forze aeree così enormi; ma tutto questo comportava la preparazione concentrata di masse di piloti inesperti e, di conseguenza, l'esponentiale innalzamento del rateo di incidenti anche in attività non belliche. Per tale motivo, riuscire ad arrivare in Europa e, soprattutto, concludere il previsto «turn of duty» di 25 o 35 missioni di combattimento per essere rimpatriati, rappresentava per gli equipaggi di B-17 e B-24 che operavano nel teatro europeo un traguardo sicuramente agognato ma, troppo spesso, irraggiungibile.

È proprio il caso del *Black Cat* e del suo sfortunato equipaggio che, nella tragica sarabanda di eventi imprevisti e fatali che spesso caratterizzano il prepotente trionfo della morte su ogni speranza umana, viene beffato crudelmente

dal proprio avverso destino, a pochi giorni dalla resa della Germania e dal tanto atteso e ormai imminente V-E day.

Per l'elevata abilità ed esperienza dimostrata da Richard Farrington e dai suoi ragazzi, il tenente pilota è prescelto per svolgere le funzioni di capo formazione. Tutti aderiranno orgogliosamente alla sua proposta, pur consapevoli che ciò avrebbe comportato un'estensione del loro impiego operativo, certamente non ambito, e un ruolo di ancora maggiore impegno e responsabilità.

Il 21 aprile 1945, Farrington, Regan, Wieser, Barrett, Noe, Murphy, Brennan, Peterson, Perella, Manners, Scraydarian e naturalmente Howard, si alzano in volo per la loro ventitreesima missione sulla Germania, non prevista dal programma ma inesorabilmente programmata dal fato.

Centrato dall'artiglieria contraerea tedesca, il *Black Cat* precipiterà nella campagna bavarese, solo due paracadute si apriranno nel cielo di quella grigia giornata e una semplice croce di betulla resterà a ricordare quelle giovani vite, struncate all'alba della tanto sospirata pace. Per vera ironia della sorte il B-24 di Goodner sarà l'ultimo a cadere, d'altro canto la beffarda illogicità della guerra prevede sempre nel suo sinistro e tragico copione un primo e un ultimo a cadere. Fattore meramente statistico ma, al contempo, tragico aspetto di un doloroso destino che sembra edulcorare la gravità di milioni di altre esistenze spezzate rispetto all'ancora più sfortunata sorte riservata a coloro che cadono proprio quando sono ormai sul punto di farcela. Anche la flebile ma risoluta speranza di chi non vuole accettare l'irreparabile, è magistralmente trasmessa dalla solidale partecipazione dei congiunti di tutto l'equipaggio e, in particolare, della madre e della sorella di Howard che, sino all'ultimo, non si arrendono all'idea che sia accaduto il peggio, non ne vogliono accettare il doloroso presagio, sino a quando il laconico telegramma del ministero della Guerra dissolverà, inesorabilmente, ogni disperata speranza.

Si tratta di sensazioni ed emozioni che travalicano la mera narrazione e pervadono il lettore quasi fosse anch'egli un parente o un amico di quegli sfortunati ragazzi. Personalmente si tratta di percezioni e commozioni che si rinno-

vano e si amplificano nella memoria di chi, come me, ha vissuto da pilota irripetibili momenti di intensa soddisfazione e, al contempo, di desolato smarrimento per i tanti colleghi e amici che non fecero più ritorno dal loro ultimo volo. Sentimenti profondi e diretti che rendono tutti gli aviatori figli della medesima passione e li fa diventare fratelli per lo stesso, dedicato impegno con il quale sfidano, ogni giorno, la porzione di cielo a loro affidata. Quanti ci sono accanto, anche se avulsi dal volo, finiscono per esserne attratti, per condividere con analogo trasporto e paziente comprensione le gioie, le soddisfazioni ma anche le preoccupazioni e i rischi che esso comporta.

Per questo non posso esimermi dal dedicare questo mio impegnativo lavoro di traduzione a mia moglie Silvana che ha vissuto «in ala» con me tanti anni di vita e di carriera aeronautica e che, dopo aver spiccato il volo più alto, continua ad essermi accanto nel mio più grato ricordo.

VINCENZO CAMPORINI

Il Generale Vincenzo Camporini, nato a Como nel 1946, ha frequentato l'Accademia Aeronautica con il corso «Drago III» nel 1965-1969. Conseguito il brevetto di pilota militare, ha prestato servizio per molti anni presso il 3° Stormo Ricognitori di Villafranca. Ha dedicato la sua vita professionale al volo sia dal punto di vista operativo sia da quello di studio, dottrina, sicurezza e sviluppo tecnologico. È stato, tra l'altro, Comandante del Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare, Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Ispettore per la Sicurezza del Volo, Sottocapo di Stato Maggiore della Difesa e Presidente del Centro Alti Studi per la Difesa. Nominato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare nel 2006, nel febbraio 2008, è diventato Capo di Stato Maggiore della Difesa. Ha effettuato circa 2.900 ore di volo, conseguendo la qualificazione su 24 tipi di aeromobile. Membro della Royal Aeronautical Society, è laureato in Scienze Aeronautiche e in Scienze Internazionali e Diplomatiche.

UNA STANZA COLMA DI COLORI

Quest'estate hanno venduto la casa di mia nonna. Era malata da tempo, ricoverata in un pensionato, e la casa era rimasta vuota per mesi. La mobilia era al suo posto, esattamente come l'aveva lasciata, ma lei era partita e non sarebbe più tornata. All'inizio della primavera – fanno ora tre anni – è morta serenamente nel sonno. Sono andato ai funerali, per pronunciare i miei ultimi addii. L'abbiamo sepolta nel cimitero di Hillcrest, accanto a mio nonno e a mio zio Howard, e poi, tra le torte e i dolci mandati dalla gente, abbiamo vagato per le stanze, parlando, ricordando. Credo che la cercassimo. In seguito decidemmo di vendere la casa, e in maggio, con il cortile in piena fioritura, si fece avanti un compratore: mia madre mi chiamò per dirmi che l'affare era stato concluso. Bisognava portar via le cose di nonna e, se volevo qualcosa di suo, dovevo ritornare.

In giugno mia moglie ed io riempiammo una valigia, caricammo in auto i nostri due bambini, e viaggiammo da Filadelfia al Tennessee orientale. La casa sta in una piccola cittadina a nord-est di Chattanooga, sulla vecchia superstrada Lee che corre attraverso Knoxville fino in Virginia. Sono cresciuto là, e sebbene non ci viva da più di vent'anni, è ancora casa. Come quasi dovunque in America il vecchio centro si è rimpicciolito, e i riferimenti sulla bussola della mia infanzia – il Central Drug Store, il teatro Principessa, la li-

breria Cooper, il tribunale (abbattuto e sostituito da una tozza struttura moderna senza finestre) – sono tutti scomparsi. La città è cresciuta e secondo i criteri standard è anche prospera, ma con i suoi centri commerciali, i Walmart, i Pizza Hut e la TV via cavo, non ha più alcuna somiglianza con il magico anche se isolato luogo dove sono cresciuto.

Ma la casa di mia nonna non era cambiata. Qua e là si trovavano i posacenere dei night-club, le pendole svizzere e le porcellane italiane dipinte a mano che mio zio Jim aveva riportato dai suoi viaggi a New York e in Europa – tutti oggetti di gusto, perfino eleganti – ma la maggior parte dei mobili, i quadri alle pareti, i piatti da crostata e le casseruole in ghisa in cucina risalivano a periodi precedenti. Erano rimasti al loro posto per anni, punti permanenti nella topografia della mia memoria.

Nonostante le mie frequenti visite, non avevo dormito nella casa sin da quando ero un bambino, e mai senza nonni o zie e zii e cugini. Quella prima notte il sonno tardava a venire. Per un tempo che sembrava ore mi agitai sotto il lenzuolo leggero, ascoltando il rombo occasionale delle auto giù per il Georgetown Pike verso l'interstatale. Controllai i ragazzi nella camera degli ospiti. Bevi un sorso dal rubinetto in cucina. Ma non riuscivo a calmarmi. Verso le due mi arresi. Col mormorio del condizionamento centralizzato e la casa silenziosa e fredda come una tomba, mi alzai dirigendomi verso il soggiorno.

Tutto lì era così familiare che quasi non avevo bisogno di luce. Le pesanti sedie accanto al caminetto, il divano proprio di fronte e il ritratto ad olio di Howard sopra la mensola del caminetto – unico dipinto di casa – erano al loro solito posto. Li intravidi tutti, ma la mia attenzione fu attirata dall'antico scrittoio nell'angolo, proprio davanti all'ingresso. Con i suoi vasi di porcellana nella vetrinetta, gli zoccoli di legno che Howard aveva inviato a casa dal Belgio durante la guerra, la collezione di libri di testo del college e i romanzi condensati del *Reader's Digest*, era ciò che cercavo.

Decisi di aprire i cassetti. Bloccati dall'umidità dell'aria

condizionata, erano rimasti chiusi per anni, sigillati come una tomba. Sapevo vagamente che cosa contenevano e sebbene resistessero, scricchiolando e cigolando così forte che temevo svegliassero i bambini, finalmente riuscii a forzarli uno per uno. Fui investito da un odore stantio di vecchie carte e stoffa ed ecco le cose che sapevo essere là. Il diploma di mia madre della McKenzie School of Business di Chattanooga, datato 1941, un album dei ritagli sulla carriera sportiva di Howard alla High School e un altro della mia. Un cassetto conteneva fotografie, alcune in seppia, screpolate e arricciate ai bordi, di mio padre nella sua uniforme dell'esercito, appena tornato dall'Europa, di zio Jim in tocco e toga all'università, di zia Sibyle, ancora bambina, a cavalcioni di un pony accanto alla casa, di mio nonno orgogliosamente in piedi a lato della vecchia Chrysler.

Nel terzo cassetto, il più grande, trovai ciò che mi aveva condotto allo scrittoio. In involucri di carta confezionati con cura e in scatole regalo del Miller's Department Store c'erano pacchi di lettere piegate con cura nelle loro buste. Avevano timbri del 1943, '44 e '45 e gli indirizzi del mittente avevano nomi familiari da St. Louis, Chicago e Brooklyn. Un'altra scatola rivelò una serie di piccole buste con diciture e numeri APO¹ microfilmate, V-mail² da oltremare durante la guerra. Tra le lettere c'era una manciata di fotografie, istantanee di piccole dimensioni, ritratti in posa e foto formato cartolina, tutte di uomini in uniforme. Una, compresi, era l'equipaggio del bombardiere di Howard. Erano ripresi sotto l'ala di un grande aereo argenteo, la pala di una sua gigantesca elica proprio dietro di loro. La girai. Con chiara, precisa calligrafia Howard aveva scritto i loro nomi e ruoli: pilota, copilota e così via. Undici nomi. Studiai la foto, cercando di accoppiare nomi e volti. Peterson, Perella, Brennan, Barrett e a seguire. Un ragazzo dal viso gradevole e dai capelli scuri, forse di diciannove anni, in gi-

¹ Army Post Office.

² Sistema postale in uso nella Seconda guerra mondiale: lettere da e per le forze oltremare venivano microfilmate per l'inoltro e ingrandite su carta sensibile per la consegna.

nocchio accanto a Howard. Albert Seraydarian. Come conoscevo il suo nome?

Mentre osservavo le istantanee, lampi di una vecchia immagine – un ricordo? un sogno? non sapevo – mi tornarono in mente, un'immagine che era stata con me per tutta la mia vita. Sono in piedi in una stanza colma di colori. Chiazze di rosso brillante, linee blu e bianche, fasci di verde si levavano caleidoscopici dal pavimento al soffitto, oscurando le finestre, nascondendo i muri. Io sono un ragazzino e nella stanza le voci sono sussurri. L'immagine si era rappresentata di tanto in tanto negli anni, al lavoro, mentre guidavo o seduto a casa con i bambini. Non era drammatica o sconvolgente. La stanza non era un incubo. Ero portato a credere che fosse il mio primo ricordo consapevole, ma di che cosa non avrei saputo dire.

Fu allora, mentre sfogliavo le V-mail e le foto sbiadite, che la vidi. Infilata in un grosso pacco di ritratti di Howard formato 20 x 25, alla High School, al college, durante l'addestramento in aeronautica. E nell'istante occorrente per sfilare la foto dal pacco sul ripiano della scrivania, la stanza colma di colori mi balzò incontro da una nebulosa immagine in bianco e nero, gli anni svanirono e il ricordo mi colpì con la forza di un turbine.

Sono uno storico di professione, un professore in un'università dell'Ivy League dove ho insegnato storia europea, ma specialmente tedesca, per quasi vent'anni. Alla domanda di colleghi o studenti su come la Germania sia giunta ad occupare il centro della mia vita professionale, avevo una risposta standard. Era ammantata convenientemente in termini intellettuali ed era convincente, dotta e rispettabile. Fino a quella notte nel soggiorno di mia nonna penso di avervi creduto perfino io.

Sono ormai passati tre anni da quando ho aperto il cassetto dello scrittoio. In questo periodo ho completamente messo da parte ogni altro lavoro, e ho seguito il sentiero delle lettere e delle fotografie attraverso tutti gli Stati Uniti, a New York, nell'Illinois e in Florida, nel Maine, nel Mississippi e in California. Conducevano ad altre case, ad altre lettere, sepolte nei meandri della memoria per quasi cin-

quant'anni, e a faldoni di documenti a Washington, St. Louis e Montgomery. Conducevano a una base aerea abbandonata in Inghilterra, e a un campo in Germania.

Non capivo che cosa mi aveva condotto quella notte allo scrittoio nella casa di mia nonna. Lo capisco ora.

Nella fredda stanza di soggiorno cominciai a riordinare le lettere, e a leggere.

PARTITO SOLDATO

Aveva diciotto anni, il mondo era in guerra e presto se lo sarebbero preso. Aspettò per settimane, seduto nel suo disordinato alloggio, seguendo le notizie sulle operazioni belliche alla radio, guardando gli amici scomparire. Buddy McLeod, che era stato suo compagno di stanza durante il semestre autunnale, era partito, arruolandosi nell'Air Corps prima di essere chiamato alla leva. Erano partiti anche suo cognato Tom, Pokey Schultz, Dee Gibson e C. L. Bivens. Sapeva che il suo numero sarebbe uscito presto.

Aveva iniziato il college al Western Kentucky nell'autunno del 1942, giocando a football, scrivendo a casa a Nancy, e cercando di studiare. Era incerto tra ingegneria e legge. Era difficile concentrarsi. Al cinema del college guardava i cinegiornali sulla guerra: marines che sbarcavano a Guadalcanal, GI¹ che si aprivano la strada nel deserto del Nordafrica, bimotori P-38 che fendevano le nubi sopra la Francia. Non sembrava neanche vero. Ma quando tornò a Bowling Green dopo le vacanze di Natale, tra le cartoline e le lettere trovò un breve avviso del servizio di selezione. «Il ritorno a scuola è stato okay», scrisse ai genitori all'inizio di gennaio. «Sono andato all'ufficio postale e ho avuto la cartolina per l'esame del sangue. Mi aspettava da

¹ General Infantry, soldato di fanteria.

sette giorni. Sono stato all'ufficio leva e mi hanno detto di venire... martedì per l'esame.»

Aveva pensato di arruolarsi volontario, scegliendo l'arma, ma non era del tutto sicuro di ciò che voleva. «Sono andato a vedere la marina ieri e mi hanno detto che non stavano prendendo nessun volontario, ma solo tramite l'ufficio leva. Penso che vedrò i marines domani e sentirò che cosa mi dicono.» In realtà non era molto interessato da nessuno dei due. Sua madre non sapeva nuotare ed era terrorizzata dall'acqua, e non c'era motivo di darle altre ragioni di preoccupazione. Poi c'era l'Air Corps. Tom, suo cognato, e anche Buddy ne facevano già parte. Decise di lasciare andare le cose come venivano. In ogni caso non avrebbe dovuto aspettare molto. Aveva parlato al preside di ritirarsi dalla scuola, aveva riempito il suo baule e l'aveva spedito a casa. «Mi immagino di ricevere la chiamata verso la fine della settimana», scrisse il 17 febbraio, «ma non mi dispiace ora che Tom e tutti i compagni sono andati...».

Prese il treno della L&N fino a Nashville, poi cambio con un Southern per il tratto finale del viaggio a casa. I convogli erano gremiti di gente, soldati e marinai si stringevano sui sedili, stavano in piedi nei corridoi, chinandosi per scrutare dai finestrini sudici quando il treno si arrestava nelle stazioni affollate o in solitarie fermate di campagna. Casa era un piccolo centro manifatturiero infilato in una piega delle colline del Tennessee orientale a nord-est di Chattanooga. Cleveland, Tennessee, vantava circa 20.000 abitanti, una via principale ombreggiata da aceri, un monumento alle imprese di guerra dei Confederati (sebbene la città si fosse decisamente schierata per l'Unione) e un albergo a sei piani, il Cherokee, che si innalzava come un silo in mattoni rossi dalle ombre scure della collina. La gente lavorava nel lanificio, nella fabbrica di stufe o nei piccoli esercizi che circondavano la piazza del tribunale. La domenica le strade erano intasate da uomini dal viso arrossato provenienti dalla campagna, dalle piccole fattorie familiari che si allungavano a nord fino al fiume Tennessee o a sud fino al confine con la Georgia, lontano solo pochi chilometri.

La casa a due piani in Trunk Street in cui i Goodner abi-

tavano dal 1929 era a pochi passi dalla stazione e suo padre era in piedi davanti al portico, in attesa, quando lui salì con un balzo gli scalini. Ernest Goodner era un autodidatta, con un ironico spirito campagnolo, magro e con mani forti come tenaglie. Da giovane aveva lavorato per la ferrovia prima di essere assunto come elettricista nella TVA,² e aveva costruito e pagato la casa mentre l'economia precipitava e i tempi diventavano duri. La madre, al lavoro in cucina, aveva allevato quattro figli e ad Howard sembrava non avesse mai abbandonato i fornelli. Ricordava come per tutti gli anni della sua infanzia disoccupati in logori abiti scolari, vagando per la strada, annusavano il profumo del suo cibo e si fermavano all'ingresso per chiedere qualcosa da mangiare. Sua madre li faceva girare attorno alla casa, sotto il più discreto portico posteriore, metteva un piatto di pane di mais e fagioli sul lungo tavolo bianco di legno, mentre lui e il fratellino James rimanevano sulla soglia della cucina finché lei non li sospingeva dolcemente indietro in casa. Potevano uscire solo dopo che gli sconosciuti se n'erano andati.

Anche sua sorella Mildred era lì a salutarlo. Era a casa in quei giorni, in attesa di notizie dal marito Tom, che stava a Kessler Field, nel Mississippi, per completare il suo addestramento basico e Mildred si preparava a unirsi a lui nella nuova destinazione. Howard era ansioso di sapere le ultime su Tom e l'Air Corps. Di tutti gli inviti all'arruolamento sentiti nell'ultimo mese, era quello che l'aveva colpito di più.

Passava le giornate a casa con la sua famiglia e con Nancy, aspettando. Nonostante il razionamento della benzina, suo fratello James, una matricola alla High School, stava imparando a guidare, e Howard lo portò con la grossa Chrysler sulla Lee Highway, facendogli fare pratica. Alto e sottile, James non era mai stato un atleta, ma riusciva a sedere per ore nel soggiorno, strimpellando motivi alla moda sul vecchio piano verticale o ascoltando Benny Goodman alla radio. Anche la sorella maggiore Sibyle venne da Carthage, attraversando in auto le montagne con la figlia Elizabeth Ann. Ereano tutti riuniti lì in attesa della sua partenza.

² TVA, Tennessee Valley Authority.

Quando la commissione di leva della contea diffuse la chiamata di marzo per «bianchi», il nome Goodner, Howard G. apparve come previsto sulla lista e il 23 marzo 1943 riempì una piccola borsa, salutò la famiglia e Nancy con un bacio e si presentò con gli altri 120 giovani del luogo alla piccola stazione ferroviaria. Ce n'erano di tutti i tipi: ragazzi di fattoria dalla più remota campagna, tipi duri della parte meridionale della città vicino al lanificio, ragazzi che Howard conosceva dalla High School e alcuni che non aveva mai visto prima. Fidanzate, genitori e amici si affollavano sul marciapiede della stazione mentre i giovani, con i vestiti più vari, dalle tute da meccanico alle giubbe sportive, trascinandosi valige di cartone o borsoni o niente del tutto, incespicavano in ranghi ineguali e ascoltavano con attenzione man mano che i nomi venivano chiamati. Agitando le mani mentre salivano sul treno, si sedettero con i visi premuti contro i finestrini delle vecchie carrozze della Southern Railroad. La loro destinazione era un «centro di raccolta non reso noto».

«Bene, sono nell'Air Corps», scrisse Howard nella prima settimana di aprile, «ma non so ancora di che cosa si tratti...» La carta da lettere portava l'iscrizione «Army Air Forces Technical Training Command, Miami Beach» e un logo con la silhouette di palme, ombrelloni da spiaggia e coppie di bagnanti che lanciano una palla fra le onde. Aveva trascorso dieci giorni a Fort Oglethorpe, Georgia, non lontano da Chattanooga, gli avevano fornito uniformi di vario tipo, di misura non sempre adatta, ed era stato sottoposto a test psicologici e attitudinali. Alla fine delle prove timbrarono le sue carte con AAF, Army Air Forces, e se ne andò marciando con centinaia di altri coscritti a uno scalo ferroviario, in attesa del trasferimento al centro di addestramento basico.

Il viaggio a Miami nella tradotta affollata durò circa settantadue ore. Fu il primo dei molti viaggi che avrebbe fatto durante l'addestramento, lunghi giorni e notti insonni schiacciato in vetture congestionate, leggendo giornali vecchi, sbocconcellando sandwich rancidi, dormicchiando tra un treno e l'altro in sale d'aspetto affollate, osservando ad

ogni fermata il quadro familiare degli addii e dei ritorni. Ma in cambio di tutte le scomodità, quel primo viaggio offriva un sapore di eccitante avventura, il primo passo in un'odissea che l'avrebbe portato in un mondo di eventi grandiosi di cui aveva solo letto o visto nei cinegiornali. Come la maggior parte dei ragazzi che incontrava nelle tradotte affollate o nelle frastornanti sale mensa o nelle interminabili code nei padiglioni delle camerate, Howard non era mai stato lontano da casa, non aveva mai visto l'oceano e non aveva mai volato. Al di là dei brevi viaggi per visitare parenti nel Tennessee o in North Carolina, la famiglia non aveva mai fatto vacanze e le sue sole esposizioni al mondo esterno alla propria cittadina natale erano avvenute con le squadre sportive del college, in treno a incontri a Youngstown o Memphis. Le sue valige ostentavano etichette multicolori di quelle città e sua madre teneva ancora nell'album dei ritagli la cartolina della stazione di Dayton, Ohio, che lui aveva mandato. Quel primo mattino, allo sbarco dalla tradotta delle reclute, la tenue alba tropicale, emergendo dagli edifici e dai bungalow di Miami Beach, immerse il mondo in una luce così esotica, così magica, da far loro pensare di essere sbarcati nel regno di Oz.

All'arrivo dovettero affrontare i test per operatore radio, per tecnico (o meccanico) di bordo con molteplici mansioni, per mitragliere multiruolo e un'altra serie di prove genericamente attitudinali e psicologiche. Subirono esami fisici e la rasatura dei capelli, la loro dentatura venne controllata e furono vaccinati contro qualsiasi cosa, dal tetano alla febbre gialla. Vagaron come sonnambuli in lunghe e tortuose code che si infilavano nei padiglioni medici, attendendo che ogni uomo, vestito solo dei suoi boxer e della sua piastrina, si aprisse la strada attraverso una teoria interminabile di punti di controllo, nel calore soffocante, aspettando di essere vaccinati. Sopportarono passivamente mentre personale medico annoiato, la divisa cachi stazionata e il camice bianco macchiati di sudore, li trafiggevano con siringhe ed esaminavano ogni dettaglio, dalle tonsille ai testicoli. Fianco a fianco, urinarono in provette, fissarono tabelle oculistiche e si piegarono a toccare le punte dei piedi,

mentre medici dall'occhio stanco si muovevano lungo la linea, controllandoli rudemente per le emorroidi. Alla fine della giornata qualcuno stava male, altri erano svenuti e alcuni riuscivano a malapena a sollevare le braccia.

Posto in uno scenario di palme e di alberghi di lusso, l'addestramento basico si rivelò completamente diverso da ciò che si attendevano. «Sono pazzo della Florida», scrisse Howard dopo alcuni giorni nel suo nuovo alloggio. «Sto nel più grande hotel sulla spiaggia. Si chiama The New Yorker [c] ad un civile costerebbe circa 25 dollari al giorno... Marciamo ogni giorno giù per la strada che porta al campo da golf, andando alle esercitazioni e... cantando le nostre canzoni... Ci sono 950 hotel qui e sono tutti più grandi del Cherokee, sono tutti dipinti in bianco e blu e vi dico che sono tutti pieni. Sul pavimento abbiamo un grande tappeto, spesso un pollice e abbiamo la doccia e la vasca da bagno e il water e il lavandino. Cinque letti, un sofà, un cassettone, la scrivania, cinque poltrone come nel nostro soggiorno e sei finestre su un lato della stanza, con tende alla veneziana... Abbiamo l'oceano e sul retro due piscine.»

Non molto dopo l'inizio dell'addestramento basico, Howard cominciò a pensare seriamente a diventare pilota. «Mi dicono che Buddy McLeod è un cadetto. Certo vorrei esserlo anch'io.» Il programma di cadetto portava alla nomina a ufficiale e anche se non si riusciva a diventare pilota c'era la scuola navigatori o bombardieri. I suoi risultati attitudinali erano buoni e, spinto dal suo istruttore, decise di esaminare a fondo la cosa. Nel frattempo pensava di «andare alla scuola mitraglieri e a quella di operatore radio e quindi alla OCS³ se non riuscirò a diventare cadetto».

Le lettere di Nancy arrivavano quasi ogni giorno e Howard le rispondeva con entusiasmo. Non erano fidanzati ufficialmente, in realtà non avevano neppure parlato di matrimonio prima della sua partenza, ma c'era una specie d'intesa. Erano usciti insieme durante tutto il loro ultimo anno alla High School e si erano scritti quando Howard era andato al college. Erano innamorati. Telefonarsi era fuori

³ Officer Candidate School, scuola per candidati ufficiali.

questione. Raramente Howard riusciva a trovare un telefono libero e quando gli capitava le attese per le linee erano terribilmente lunghe e il tempo troppo breve. Così aspettava con ansia l'arrivo della posta, delle lettere dei suoi, delle sorelle più grandi Mildred e Sybille e di suo fratello James. Ma soprattutto aspettava quelle di Nancy. Lei lo teneva aggiornato sugli eventi di casa, su dove erano stati trasferiti i loro amici, su chi era oltremare, su chi amoreggiava. Poco prima di Pasqua le mandò in regalo un ritratto che si fece fare in uno studio fotografico locale; non era molto, ma bisogna considerare che non era facile lasciare la caserma. Indossava il berretto dell'Air Corps, con la lucida visiera in pelle e il distintivo con l'elica alata e un trench con il bavero rialzato alla Bogart. La stampa era un po' sgranata e la tonalità era opaca, ma aveva un aspetto davvero smagliante. Tutti in famiglia sapevano che facevano sul serio, e spesso aggiungevano nelle loro lettere piccoli incisi su Nancy, riferendosi con naturalezza al loro rapporto. «Ho ricevuto una lettera da Mildred che dice di aver sentito che ormai sono sposato», scrisse Howard all'inizio di maggio. «Credo proprio di no, perché non è così. Il vecchio Howard non sta per sposarsi, o», aggiunse con un significativo chiarimento, «almeno non ancora.»

Per la fine di maggio Howard e il suo gruppo avevano completato il corso basico e attendevano le assegnazioni. Alcuni sarebbero andati direttamente alla scuola mitraglieri, altri a quella per meccanici di bordo e altri ancora alla scuola radio. Howard si aspettava di essere indirizzato alla radio, ma non sapeva esattamente dove. «Sto per partire, ma non prima di uno o due giorni. Ci hanno ritirato le divise cachi, perciò mi immagino che andremo a nord. Ma non so ancora.»

«Il vostro vecchio è a Scott Fields, Illinois», comunicò alla famiglia il 7 giugno. «Abbiamo lasciato Miami venerdì alle quattro del pomeriggio e siamo passati attraverso Atlanta, Chattanooga e Cleveland (sabato a mezzanotte), ma non ci siamo fermati. Quel poco che ho visto non era male. Poi Knoxville, Kentucky, Indiana e Illinois. Il primo giorno qui sono stato di corvée nella seconda più grande

sala mensa del mondo. Ora sono un soldato di prima classe. Rimarrò qui finché non finisco la scuola. Diciotto settimane... a studiare radio. Dicono che sia abbastanza dura.»

Scott Field era una base enorme, che si stendeva sul lato opposto del Mississippi rispetto a St. Louis ed era la principale scuola radio del Technical Training Command dell'AAF.⁴ Aveva il compito di trasformare le reclute in operatori radio, che sarebbero stati in gran parte assegnati ai reparti da bombardamento pesante. Scott era anche il punto di imbarco (POE)⁵ per i bombardieri pesanti e i loro equipaggi. Li aveva uditi quel primo mattino, scendendo dalla tradotta sulla banchina della stazione, ammiccando nella luce del sole brillante del Midwest. Un lontano rombo profondo si levava da dietro il basso profilo dei tetti, mentre un gruppo di giganteschi quadrimotori rullava lungo una pista invisibile. Uno dopo l'altro si alzarono nel brillante riverbero senza nuvole. B-17, li riconobbe con un brivido, le Fortezze Volanti di cui aveva letto e che aveva visto nei cinegiornali Movietone. Strizzando gli occhi, si sforzò di seguirli mentre si innalzavano sopra i tetti, viravano e cominciavano a salire. La visione dei grandi aeroplani argentei incantava, ma molto dopo che si erano ridotti a sprazzi di luce alti sui campi, il ronzio infaticabile dei loro motori indugiava, riverberando sul vapore sibilante del treno e il calpestio degli uomini che si allineavano sul marciapiede. Era un suono che sarebbe rimasto con loro per mesi, incombando nelle umide mattine e nei soffocanti pomeriggi dell'addestramento, li avrebbe così strettamente avviluppati da far loro perdere del tutto la consapevolezza della sua presenza. Ma in quei primi giorni, il rombo dei motori scuoteva i nervi come i primi brontolii e scosse di un terremoto.

Non ci volle molto perché i rigori della scuola radio lo impressionassero. L'impegnativo corso comprendeva elettronici-

⁴ Army Air Forces, o USAAF, United States Army Air Forces, alle dipendenze dell'esercito. La denominazione cambiò più volte. Dal 1918 al 1926 fu US Army Air Service, dal 1926 al 1941 US Army Air Corps. Dal 1941 al 1947 USAAF. Nel settembre del 1947 gran parte delle forze aeree si staccarono dall'esercito diventando indipendenti e assumendo il nome di USAF, United States Air Force. La marina e i marines continuarono ad avere i propri reparti aerei.

⁵ Port of Embarkation.

ca, meccanica, codificazione Morse e un approfondito studio degli apparati ricetrasmittenti. Seduto nei laboratori durante i caldi, lunghi pomeriggi o nelle immobili, afose ore del turno di notte, Howard si impegnava a fondo per impadronirsi dei componenti degli apparati radio, montare generatori, studiare le valvole termoioniche e gli amplificatori, i trasformatori e i trasmettitori. Smontava gli apparati, esaminava l'intrico delle valvole e dei cavi e li riassemblava ad occhi chiusi. Imparò teoria e manutenzione – come lavorava ogni componente, come poteva essere aggiustato e come avrebbe potuto arrangiarsi in volo con un apparato guasto o danneggiato. L'elettronica era impegnativa, ma il codice Morse, che gli bombardava le orecchie con il suo instancabile ticchettio metallico, lo faceva impazzire. Per settimane la testa gli rintronava con il rullio elettronico – punto, punto, linea, punto, punto, linea – giorno e notte. Quotidianamente Howard sedeva con i compagni nell'aula Morse ai lunghi banconi per ore ed ore, cercando di districare le sincopate sequenze codificate che uscivano dai piccoli apparati sui tavoli di fronte a lui. «I suoni ti arrivano in cuffia», scrisse ai genitori, «come uno sciame d'api.»

Alla fine di agosto Mildred gli scrisse per dirgli che Tom era stato assegnato oltremare. Come molte giovani spose, lei l'aveva seguito da un campo d'addestramento all'altro, da Kessler Field nel Mississippi a Tishomingo, Oklahoma a Kellogg Field, Battle Creek, Michigan, vivendo in alberghi e pensioni, finché alla fine, all'inizio di agosto, vide la tradotta avviarsi verso un POE da qualche parte sulla costa orientale. New York, credeva. Mildred tornò a casa a Trunk Street, dove aveva deciso di rimanere finché Tom fosse rimasto lontano. Howard le scrisse: «Mi immagino che Tom sia stato mandato in Nordafrica o in Inghilterra perché si è imbarcato a New York... Certo mi piacerebbe essere con Tom e immagino che ciò possa accadere dopo il corso di mitragliere. Lo spero».

La scuola radio volgeva al termine e Howard si rendeva conto di aver fatto bene. Si era classificato nella fascia alta della graduatoria del suo corso. Tuttavia fu un po' sorpreso quando il suo comandante, visti i risultati del corso, lo convocò: «Sono stato chiamato dal capitano che mi ha chiesto se volevo andare alla scuola comunicazioni per cadetti. Mi

ha detto che avevo ottenuto buoni voti e di tornare l'indomani se volevo andare...». L'idea del programma cadetti gli piaceva. «Rimani qui come istruttore da tre a otto mesi, poi fai sei settimane di addestramento come cadetto a Yale e diventi sottotenente.» La tentazione era forte ed era addirittura lusingato; confidava di farcela, ma non era ben sicuro di voler passare il resto della guerra come istruttore di comunicazioni a Scott Field o in una delle altre scuole radio del Paese. Per settimane Howard aveva guardato gli argentini B-17 partire per l'Europa o per il Pacifico. Se avesse rifiutato l'offerta di diventare istruttore e avesse finito la scuola secondo il programma, avrebbe potuto essere su uno di quegli aeroplani nel giro di qualche settimana. Si arrovellò su questa decisione per giorni, rimuginando i pro e i contro, parlandone con il suo comandante, con gli istruttori e con i ragazzi nelle camerate. Sarebbe stato un buon lavoro, sicuro e sebbene i suoi non cercassero di influenzarlo, sapeva che preferivano quella soluzione. E anche Nancy. Avrebbe voluto parlarne con Buddy e con Tom. La sua ragazza gli aveva riferito che Buddy era stato di recente a casa in licenza, ma ora non c'era modo di contattarlo.

«Mamma», scrisse infine, «non ho accettato l'offerta di diventare istruttore.» Aveva quasi ultimato la scuola radio, cercò di spiegare, e dopo l'addestramento di mitragliere sarebbe stato assegnato a un equipaggio da combattimento. Se tutto andava bene, presto avrebbe volato. «Avrei accettato [l'incarico di istruttore], ma si rimane qui troppo a lungo.» Alla fine tutto si ridusse a una sola considerazione: «Penso semplicemente di non volerlo. Non potrei accettarlo e restare qui mentre Tom e tutti gli altri compagni sono via. Credo che se tu fossi un ragazzo vedresti la cosa nello stesso modo». Non fu così.

«Abbiamo fatto gli esercizi iniziali mercoledì sera», scrisse Howard il 29 ottobre, «così ora sono ufficialmente un ROM [radio operator-mechanic] operatore radio-meccanico». Aveva completato 30 ore di volo, lavorando spalla a spalla con i compagni di classe in aerei appositamente modificati per l'addestramento radio in volo. Non erano B-17 o

B-24, ma stava volando e gli piaceva. «Vado su... e ricevo e trasmetto in codice... ci si sente bene a volare dopo essere stato a scuola così a lungo. Sentite questa: ci sono ragazzi che sono usciti di testa a furia di studiare il Morse e non è un bugia.» Era negli elenchi arrivi e partenze, in attesa dell'assegnazione alla scuola mitraglieri. «Non so dove andrò da qui, ma spero sia la Florida.»

Il suo desiderio fu soddisfatto. Domenica 21 novembre scrisse ai suoi che era a Panama City, Florida, alla scuola di tiro aereo di Tyndall Field. Le camerate erano solo a un centinaio di metri dall'oceano e dalla sua branda poteva udire il crepitio «staccato»⁶ del fuoco delle mitragliatrici. «È come se qui si stesse combattendo una battaglia in ogni momento e il percorso di guerra è quello su cui si è fatto le ossa Superman. Quando cominceremo a volare ci pagheranno l'indennità di volo.» Era eccitato dalla prospettiva di volare. Sarebbero andati non solo sui soliti bimotori da addestramento, ma avrebbero fatto anche dell'attività sui «pesanti», i quadrimotori B-17 e B-24.

Dopo la prima settimana di orientamento e di istruzione teorica in classe, il corso mitraglieri 44-2 si trasferì attraverso un desolato paesaggio di collinette sabbiose e di pini stentati a uno dei numerosi poligoni di tiro. Cominciarono con il tiro al volo, per passare al fuoco da piattaforme in movimento, dalle armi leggere a quelle automatiche e infine alle mitragliatrici pesanti. Impararono a far funzionare le torrette servoassistite, come farle ruotare e puntare i loro due pezzi da 12,7 mm, o calibro .50. Incastrati nella piccola e scomoda torretta, spararono dalla postazione di prua, da quella ventrale e da quella in coda, ruotando il meccanismo in plexiglass e metallo verso i bersagli in avvicinamento. Tirarono da fermi e poi da affusti su piattaforme mobili a terra e infine si prepararono per il tiro aria-aria.

Con l'approssimarsi delle festività, la casa era al centro dei suoi pensieri. Sarebbe stato il primo Ringraziamento lontano dalla famiglia ed era chiaro che non sarebbe stato

⁶ In italiano nel testo.

a casa neppure per Natale. Avrebbe voluto vedere Nancy. Riuscivano a parlarsi brevemente al telefono di tanto in tanto, rapide conversazioni a frasi mozze che li lasciavano entrambi più soli e frustrati. Le lettere erano meglio, ma era dura. «Dite, che cosa ne pensereste di una nuova nuora?» scrisse proprio prima del Ringraziamento, e sebbene aggiungesse subito, «No, stavo solo scherzando», non ingannava nessuno. Chiese a sua madre «di dire a Mildred di cercarmi qualcosa da regalare a Nancy. Non posso uscire dalla caserma e mi sarà... impossibile spedirle qualcosa. Non riusciamo ad avere neanche uno straccio di libera uscita... Le manderò presto i soldi e dille di non badare al prezzo...». Doveva essere un regalo speciale. Pochi giorni più tardi aveva deciso. «Chiedi a Mildred di scegliere un orologio per Nancy... Dille di andare avanti e prenderlo, ma di dare solo un acconto e le manderò il denaro presto... Ma dille di prenderne uno buono.» Nel frattempo la posta da casa gli fece arrivare un regalo di Natale speciale. «Ho ricevuto un grosso pacco di cibarie», scrisse il 13 dicembre, aggiungendo quasi per caso «e un bell'anello da Nancy...»

Howard completò il corso di tiro il 12 gennaio 1944, finendo fra i migliori. I suoi istruttori e il suo comandante continuavano a dirgli di prendere in considerazione il programma per cadetti. Non era troppo tardi. Era appena arrivata una lettera da Tom, la prima del cognato a raggiungere Howard in quasi due mesi. Tom adesso era sergente nell'8ª Air Force, assegnato al 390º Bomber Group «da qualche parte in Inghilterra» e, disse ad Howard, stava considerando l'idea di proporsi quale cadetto. Howard pensava che Tom sarebbe potuto diventare un buon pilota, ma lui non si sentiva pronto a presentare domanda. «Non ti preoccupare, non ti perderai la guerra», lo rassicurava il suo comandante, ma Howard era ansioso di completare l'addestramento e passare al volo operativo. «Sono stato ancora interpellato l'altra sera per il programma di cadetto nelle comunicazioni», riferì alla madre, «ma non lo voglio e l'ho detto al tenente Hay.» Lei sperava che lui sapesse ciò che stava facendo.

Con i corsi per operatori radio e per mitraglieri alle spalle, Howard era pronto all'addestramento per equipaggi operativi. Quell'assegnazione, supponeva, sarebbe avvenuta a Kearns Field, vicino a Salt Lake City, una delle molte basi in cui venivano formati gli equipaggi di rimpiazzo per i reparti da bombardamento pesante. Sperava che il nuovo impegno non prendesse troppo tempo e solo pochi giorni dopo il lungo viaggio in treno dalla Florida allo Utah sembrava che il suo desiderio venisse soddisfatto. «Sono stato assegnato a una Fortezza Volante e a uno squadrone», «scrisse il 7 febbraio, «ma l'hanno sciolto o adesso sarei già in Inghilterra o nel Pacifico. Inghilterra, immagino. Eravamo pronti a muoverci e l'hanno sciolto così. Non riesco a rendermene conto. Per un po' ho pensato che avrei potuto vedere Tom, ma non ho avuto fortuna.» E così aspettava. Giorno dopo giorno guardava le nubi rotolare sopra le cime frastagliate delle montagne oltre le piste, velando il vasto panorama vuoto di fruscianti cortine di neve. Non aveva mai visto fiocchi di neve simili, sottili cristalli giganti, grandi come uova di pettirosso, che sembravano riempire l'aria fine di montagna con strati di pizzetti delicati.

Giocava nella squadra di basket della base all'inizio di marzo quando fu firmato l'ordine del suo trasferimento a Buckley Field, Colorado. «Abbiamo fatto un viaggio piacevole da Salt Lake a Denver. Belle vetture, e ci sono volute solo ventiquattro ore per arrivare.» Non si aspettava di restare a lungo a Buckley. Si trattava solo di un altro giro nel circuito d'attesa, una tappa in più in quello che sembrava il nastro trasportatore senza fine delle procedure dell'esercito. Mentre attendeva a Buckley la sua assegnazione a un equipaggio, si apriva la strada fra ingombranti cumuli di neve per andare alle lezioni di ripasso di comunicazioni, identificazione obiettivi e pronto soccorso, ma i corsi, gli esercizi, le ispezioni e i turni di servizio alla base erano solo un modo per tenerli impegnati. Stava macinando acqua, in attesa e, mentre aspettava e vedeva i suoi compagni di camerata partire per l'addestramento per equipaggi da combattimento, ebbe ancora qualche ripensamento se passare o no al programma per cadetti. «James», ammonì il fratello, «dovresti

provarci a diventare cadetto quando viene il tuo turno, perché è il miglior affare che potresti fare... Sono furente per non averlo fatto quando ne avevo la possibilità, ma immagino che il mitragliamento e la radio andranno bene.»

Quando arrivarono gli ordini per lui, Howard scoprì che doveva presentarsi a Westover Field, vicino a Springfield, Massachussetts. Significava un altro noioso viaggio in treno attraverso il Paese, lunghi giorni in carrozze soffocanti, dormendo dritti su logori sedili, bevendo caffè in stazioni polverose tra un treno e l'altro, ma alla fine sarebbe stato assegnato a un equipaggio. Avrebbe incontrato i nove uomini, quattro ufficiali e cinque avieri, che avrebbero volato con lui. Sotto le armi l'amicizia nasceva in fretta. Sulle varie basi, nelle diverse fasi dell'addestramento aveva incontrato giovani che dopo solo qualche settimana sembravano vecchi amici e che aveva dimenticato altrettanto in fretta con la fine dell'addestramento e la partenza per destinazioni diverse. Ma l'equipaggio sarebbe stato un'altra cosa. Lui aveva osservato la formazione di altri equipaggi a Kearns e a Scott, dieci completi estranei che si incontravano imbarazzati nelle sale dei reparti volo o in linea sotto l'ala di un aeroplano e si prendevano nervosamente le misure. Per le dodici settimane successive il suo mondo si sarebbe ristretto attorno a loro. Avrebbe vissuto con loro, mangiato con loro, seguito insieme a loro innumerevoli lezioni ed esercizi addestrativi e infine, lo sapeva, sarebbe andato in guerra con loro. Sperava di fare amicizia con tutti, e si augurava che le cose andassero bene.

Westover, sulle colline del Massachussetts occidentale tra Springfield e Chicopee Falls, era un importante centro d'addestramento per B-24 Liberator. Lasciato l'autobus al cancello, si diresse verso le caserme nel buio. Sopra di sé sentiva il ronzio dei motori e dietro le nubi sparse poteva vedere le luci di posizione verdi e rosse dei bombardieri quadrimotori. «Qui i B-24 volano in continuazione e non si dorme bene», scrisse il mattino seguente, «ma stanotte non mi ha dato fastidio.» Era eccitato. Solo pochi giorni, pensava, e avrebbe volato anche lui su uno di quegli aerei.

Ma le settimane passavano in procedure burocratiche e

altri corsi di ripasso, e Howard stava sulle spine. Poi, nella seconda settimana di giugno, finalmente arrivarono gli ordini che lo assegnavano a uno squadrone d'addestramento per equipaggi da combattimento di rimpiazzo. Dopo mesi di esercitazioni in ordine chiuso, noiose ispezioni, ore su ore di lotta con le sue cuffie radio, era giunto all'ultima fase dell'addestramento.

Decifrò con eccitazione le tre pagine di ermetiche abbreviazioni e sigle che costituivano i suoi ordini di assegnazione, come un archeologo che esamina i geroglifici di un'antica tomba. Ne trasse un enorme sollievo: non ci sarebbero stati tormentosi viaggi in treno, né una nuova base. Sarebbe rimasto a Westover, spostandosi in un altro settore del campo e ciò significava che avrebbe volato con i B-24 ronzanti sopra le verdi colline del Berkshire giorno dopo giorno, notte dopo notte, riempiendo l'aria primaverile con il loro ritmico rombo.

Per primi incontrò il pilota e il copilota, in un locale del reparto volo, in un caldo pomeriggio senza aria che annunciava l'arrivo dell'estate. Erano due uomini alti e slanciati, forti, pacati e disinvolti. Il nome del pilota era Richard Farrington, di St. Louis. Alto più di un metro e ottanta, Farrington era un uomo atletico, robusto, che trasudava fiducia in se stesso. Si era arruolato a diciannove anni e non aveva ancora compiuto i ventuno al termine della scuola di volo nel marzo del 1944. Anche Regan, il copilota, aveva vent'anni, veniva dal quartiere di Elmhurst di Queens a New York City e, come Farrington, era un uomo robusto, che si muoveva con il portamento dell'atleta naturale. Col passare del tempo i suoi compagni l'avevano soprannominato Abe per la lenta cadenza popolare della voce profonda e per la singolare rassomiglianza al giovane Lincoln senza la barba. Ad Howard piacquero entrambi subito.

Uno ad uno gli altri si presentarono, per primi gli ufficiali. Il bombardiere era un uomo tozzo, un po' «orso», di Pittsburgh. Christ Manners aveva ventitré anni e portava folti baffi arcuati in basso che davano alla sua faccia tonda e abbronzata un'ingannevole apparenza feroce. Più basso di tutta la testa rispetto a Farrington e a Regan, Manners era

quasi completamente calvo e Farrington lo battezzò subito Curly, Ricciolo. Aveva studiato due anni all'università di Pittsburgh prima di arruolarsi, subito dopo Pearl Harbor. I diciotto mesi della scuola bombardieri erano alle sue spalle ed era arrivato a Westover con ottime note. Anche Mel Rossman, il navigatore, aveva ventitré anni. Sottile, assorto, dai lineamenti netti, quasi cesellati, era cresciuto a Denver. Sua madre, Howard avrebbe scoperto in seguito, era morta quando lui aveva dodici anni e suo padre cinque anni dopo; durante i tempi duri della Depressione era cresciuto in una famiglia che comprendeva i nonni, quattro zii e una zia. Dopo la High School si era trasferito a est e si era laureato alla Yeshiva University di New York City. Quando la guerra scoppiò stava pianificando una carriera da legale.

Il giorno stesso, più tardi, Howard incontrò gli altri cinque avieri. Erano un gruppo eclettico. Venivano da varie parti del Paese, da grandi città e piccoli villaggi e la loro età andava da diciotto a ventotto anni. Nelle settimane successive sarebbero diventati i suoi compagni più stretti, gente con cui avrebbe condiviso la camerata, i pasti, le libere uscite, su cui avrebbe dovuto fare affidamento e in cui avrebbe dovuto confidare come in nessun altro.

Quando Howard lo vide per la prima volta, Albert Seraydarian stava giocando a carte ed era sotto di 50 dollari, a buon punto nel far fuori tutta la paga del mese. Con i lunghi capelli scuri pettinati dritti all'indietro dalla sua aperta, piacevole faccia, l'uomo che sarebbe stato il mitragliere di coda dell'equipaggio aveva un'aria calma e imperturbabile anche mentre continuava a perdere una mano dopo l'altra. Quando parlò, imprecaando distrattamente alle carte, le parole se ne uscirono in una sequela di «dem's» e di «dose's», un brooklynese così denso e melodioso che suonò all'orecchio meridionale di Howard come qualcosa uscito direttamente da *Dead End Kids*.⁷ Al aveva diciotto anni, era il più giovane di cinque fratelli, a malapena uscito dalla New Utrecht High School del quartiere Borough Park di Brooklyn. Si era arruolato subito dopo il diploma, sperando di diventare pi-

⁷ Serie cinematografica su ragazzi di Brooklyn destinati a fare una brutta fine.

lota, ma la cosa non aveva funzionato e si era ritrovato mitragliere. Lo chiamarono Brooklyn.

Seduto accanto a Seraydarian sulla branda in quel pomeriggio, sbirciando sopra la sua spalla e offrendo un commento in diretta su ogni mano, c'era un ragazzone dalle spalle larghe con un taglio di capelli militare e un aperto sorriso irlandese. Jack Brennan diceva di avere diciotto anni, ma ne dimostrava meno. Era cresciuto a Cliffside Park, New Jersey, giusto attraversato lo Hudson da Manhattan, ed era stato la stella della squadra di football della St. Cecilia High School di Englewood. Quando si diplomò, nel giugno del 1943, aveva solo diciassette anni ed implorò i genitori di firmare il loro consenso per l'arruolamento nell'Air Corps. Inizialmente si opposero, ma alla fine cedettero e Jack corse ad arruolarsi. Dopo l'addestramento basico, aveva completato la scuola per mitraglieri a Laredo, Texas e venne qualificato armiere-mitragliere. Avrebbe maneggiato le 12,7 al centro del velivolo.

Harry Gregorian, il mitragliere di prua, non parlava molto. Era silenzioso ed emotivo, un tipo nervoso che irradiava tensione come cavi ad alto voltaggio. A diciannove anni aveva già cominciato una carriera di pugile come peso welter a Detroit. Basso e sottile, aveva un'aria di silenziosa minaccia: un tipo duro di città con intensi occhi chiari e un viso che mostrava di avere visto ben più della sua normale porzione di guai. Come Seraydarian, Harry veniva da una famiglia armena e gravitava verso Al, i cui modi disinvolti sembravano attenuare in parte la tensione che gli stava appiccicata addosso come corrente statica. Harry rispose a malapena quando Howard si presentò quel pomeriggio, fissando timidamente le scarpe, o lanciando uno sguardo furtivo alla partita a carte che si svolgeva qualche branda più in là. Howard non riuscì a inquadrarlo, né quel giorno né nelle settimane che seguirono. Harry stava sulle sue.

Il meccanico di bordo dell'equipaggio, Jerome Barrett, era piccolo e compatto, con mobili occhi scuri e baffi vistosi. La partita a carte era finita e i ragazzi erano seduti in cerchio, facendo conoscenza, quando lui spalancò la porta, raccogliendo giù per il corridoio della camerata, mollando lo

zaino sulla branda accanto ad Howard. Aveva vent'anni, era di New York City e quando Al e Jack ne udirono l'indirizzo – i lussuosi Century Apartments a Central Park West in Manhattan – fischiarono ammirati. Era entrato in servizio subito dopo il diploma, nell'ottobre del 1942, aveva completato il difficile corso di meccanico di bordo e, per il suo livello addestrativo, sarebbe stato nell'equipaggio il secondo graduato dopo Howard. Suo padre era proprietario di un'azienda chimica molto florida, che occupava due interi piani del Centro Rockefeller e suo fratello aveva iniziato una carriera nel settore dello spettacolo, incoraggiato dall'inquilina di fronte, la stella di Broadway Ethel Merman. Sebbene Jerry non dicesse mai molto della sua famiglia e non ostentasse tutte queste circostanze privilegiate, veniva da un mondo che non poteva essere più lontano da quello degli altri ragazzi. Tuttavia ciò che colpì Howard quel primo pomeriggio a Westover fu che Jerry era brillante e spiritoso in un suo modo sofisticato, completamente privo di presunzione e subito i due ragazzi, uno di Central Park West e l'altro di Cleveland, Tennessee, trovarono un'intesa.

Quando Howard incontrò per la prima volta Bob Peterson, questi stava facendo ciò che faceva sempre. Seduto a gambe incrociate sulla sua branda, teneva la penna sospesa su alcuni fogli sparsi di carta da lettere. «Sta scrivendo a casa alla moglie», sussurrò Jack Brennan tra una mano e l'altra della partita, e Howard fu colpito dal fatto che il mitragliere della torretta ventrale che stava fissando era il primo uomo sposato incontrato in servizio. Bob Peterson era fine e abbronzato ed era appena arrivato dalla scuola mitraglieri nel Texas. Veniva da una cittadina dell'Illinois, vicino a Peoria e, come spiegò loro lungo il percorso per la mensa quella prima sera, era sposato e aveva due figli. Il nome della moglie era Marie e lei e i due bambini, uno di cinque anni e uno solo di quattro mesi, durante la sua assenza vivevano con i genitori di lei a Chicago. Più tardi, mentre sedevano nell'affollata sala mensa, mostrò orgogliosamente ad Howard alcune istantanee, una di Marie, una di Bobby, il bimbo più grande, e una di loro quattro in piedi nel giardino della casa del suocero a Chicago. Era stata scat-

tata solo da poche settimane, durante la licenza tra la fine del corso per mitragliere a Laredo e l'assegnazione a Westover, quando aveva visto per la prima volta l'ultimo nato, Arthur. Nella foto la sorridente Marie indossava un vestito stampato e Bob, nella sua uniforme estiva, teneva orgogliosamente il neonato fra le braccia.

Era stato elettricista prima della guerra, disse più tardi a Howard, ed era sotto le armi da più di due anni. Il suo primo matrimonio si era concluso con un divorzio e suo figlio Bobby era vissuto con i suoi genitori nella zona rurale dell'Illinois, quando lui aveva conosciuto Marie a un picnic aziendale a Chicago. Ad entrambi piaceva ballare, amavano il ritmo delle orchestre famose ed il soffice tono baritonale di Bing Crosby; si videro per tutta l'estate del 1941. In novembre, proprio alla vigilia di Pearl Harbor, si sposarono e sebbene avesse a quel punto una moglie ed un figlio a casa, si era arruolato all'inizio del 1942. Era convinto che l'avrebbero comunque chiamato alla leva presto e che arruolandosi volontario sarebbe stato in grado di affrontare il programma per cadetti per diventare pilota. Ma tutto andò male. Riuscì bene nella fase prevolo e nella prima parte dell'addestramento al pilotaggio, ma soffriva di ricorrenti attacchi di mal d'aria, specialmente al decollo e all'atterraggio. Fece di tutto, ma senza risultato e alla fine, nell'estate del 1943, venne bocciato. Quindi, superate le prove per la scuola navigatori, all'ultimo momento fu trasferito e assegnato alla scuola mitraglieri.

Lì ci fu un momento in cui sembrava che avrebbe passato il resto della guerra come istruttore – così scrisse eccitato a Marie – ma nella tarda primavera del 1944 fu classificato come membro di equipaggio, pronto per un incarico oltremare. Erano stati due anni duri, con lunghe separazioni da Marie e da Bobby, lontano dall'ultimo nato e ora, con l'equipaggio che si stava formando a Westover in giugno, affrontava la prospettiva di andare oltreoceano. A ventott'anni Bob era l'anziano del gruppo e alla fine della prima settimana insieme Brennan prese a chiamarlo Pop.

Sistematisi nel loro alloggio, i ragazzi ebbero l'equipaggiamento di volo – guanti, occhiali, casco estivo, maschera per

l'ossigeno, salvagente gonfiabile di un colore giallo brillante, noto agli equipaggi come Mae West. Venne loro consegnata una montagna di manuali tecnici, opuscoli illustrativi – *Il vostro corpo in volo*, carte delle installazioni radio delle Army Air Forces – e altro materiale necessario per le lezioni e le esercitazioni che li attendevano. Le prime due settimane trascorsero in un susseguirsi ininterrotto di lezioni a terra, per familiarizzarli con le procedure di volo, l'identificazione velivoli, il pronto soccorso e la dottrina operativa del bombardamento strategico da alta quota. In più ogni uomo seguiva lezioni specializzate: al Link Trainer un simulatore che riproduceva i comandi e gli strumenti della cabina di pilotaggio ed era utilizzato a terra per abituare al volo strumentale, al sistema addestrativo A-2 per bombardieri e piloti e agli esercizi di comunicazioni per gli operatori radio. Quasi ogni giorno l'equipaggio si riuniva in linea di volo dove i Liberator erano parcheggiati attorno alla pista. Si infilavano nell'aeroplano, analizzando le funzioni dell'equipaggiamento in ogni postazione e familiarizzando ogni uomo con i compiti degli altri.

C'era sempre una scarica di adrenalina quando l'equipaggio si riuniva sulla linea di volo di fronte al quadrimotore con cui avrebbero volato. Con un'apertura alare di 33,5 metri, una lunghezza di 20,5 e un peso massimo al decollo di 29,5 tonnellate, il B-24 sembrava incredibilmente, mostruosamente grande. Le lunghe ali rastremate erano montate alte sul dorso della tozza fusoliera e i quattro motori Pratt & Whitney da 1200 HP avevano pale d'elica grandi quanto un uomo. Il Liberator era nel 1944 il più moderno velivolo nell'arsenale aereo americano. Volava più veloce, portava un carico di bombe maggiore ed aveva un'autonomia superiore a quella della macchina sorella, il B-17, e c'erano più B-24 in produzione di qualsiasi altro bombardiere. In totale fu costruito in oltre 18.000 esemplari. Tuttavia, al contrario dell'aggraziata Flying Fortress, che era diventato il velivolo star della guerra, il Liberator era un brutto aeroplano. La sua tozza fusoliera, il muso squadrato e l'enorme doppia deriva gli davano un'aria poco armoniosa. Soprannominato l'aereo banana, il mattone volante, la vacca incinta, e altro, era un velivolo che, come disse uno degli istruttori, «proprio non su-

scitava alcuna forma di attaccamento». Nessuno dei piloti che uscivano dalle scuole di volo desiderava volare sul Liberator.

Il B-24 era difficile da pilotare. Pur essendo in grado di sopportare danni considerevoli e continuare la missione, la lunga e rastremata ala Davis creava problemi. Molti piloti veterani erano anche convinti che il B-24 fosse meno stabile e più incline agli stalli ad alta velocità del più lento B-17 e sostenevano che a quote superiori ai 6.500 metri i comandi di volo tendevano a essere poco reattivi. Questi problemi diventavano particolarmente pericolosi volando in formazione ad alta quota, tattica che era la chiave della strategia aerea americana in Europa.

I piloti dovevano possedere forza bruta e riflessi straordinari per portare il grosso velivolo e già dalle prime missioni fu evidente all'equipaggio che Farrington e Regan ne erano entrambi dotati. Come molti che combatterono nei cieli durante la Seconda guerra mondiale, né Farrington né Regan avevano mai messo piede su un aereo in precedenza. Tutti e due avevano diciannove anni quando si arruolarono nel 1943, decisi a volare. Nel momento in cui si incontrarono a Westover, entrambi avevano completato un estenuante anno di addestramento. Dopo otto settimane di prevolo – lezioni a terra di navigazione, aerodinamica, meteorologia e identificazione velivoli – erano passati attraverso le tre fasi standard del corso di pilotaggio. Tenuto conto degli incidenti, che erano terribilmente numerosi, circa il quaranta per cento di tutti coloro che avevano iniziato non riuscivano a portare a termine il corso. Nella prima fase avevano imparato a pilotare piccoli aerei monomotori, minuscoli velivoli instabili come canoc. Dopo otto settimane passarono al volo basico, in cui gli aerei erano più grandi e le lezioni più impegnative, e all'avanzato, in cui impararono a conoscere i velivoli militari e le tattiche, finché, dopo trenta settimane di addestramento intensivo, transitarono sui plurimotori, gli impegnativi B-24. Quando l'equipaggio si riunì a Westover, Farrington aveva al suo attivo circa 100 ore sul grande quadrimotore e Regan gli era vicino.

Il B-24 non era costruito per stare comodi. Persino entrarci era difficile. Il bombardiere, il navigatore e il mitra-

gliere di prua erano obbligati a chinarsi quasi carponi e sgusciare ai loro posti attraverso il vano della gamba anteriore del carrello. Una volta entrati, i tre, ben ricoperti dal loro ingombrante equipaggiamento di volo, si sarebbero infilati in un angusto compartimento della misura di uno sgabuzzino per le scope girato sul fianco. Harry Gregorian era il primo a salire, contorcendosi e infilandosi nella torretta frontale. La postazione era così stretta che Harry non poteva indossare il paracadute una volta chiusa la paratia metallica posteriore. A seguire, Chris Manners, il bombardiere, prendeva posto al sistema di puntamento appena dietro e sotto il portello della torretta. Acquattato su uno sgabello, con una rastrelliera di strumenti sulla paratia di alluminio alla sua sinistra, poteva solo ingobbirsi sul mirino o semplicemente sedersi sul pavimento inclinato. A causa della torretta, Manners non poteva vedere direttamente davanti, ma tre pannelli inclinati di plexiglass sotto e di fronte a lui gli offrivano una visione parziale del terreno. Infine Mel Rossman, l'ultimo a salire, si sistemava nel tormentoso posto del navigatore. Un minuscolo sgabello pieghevole, troppo piccolo per sedersi, usciva dal lato destro della fusoliera e il tavolo del navigatore, su cui doveva sistemare le sue mappe e fare i suoi calcoli, era poco più di un ripiano che sporgeva dalla paratia che separava il muso dalla cabina di pilotaggio. Proprio dietro il ripiano, ad altezza d'occhio, Rossman poteva vedere i piedi del pilota e del copilota seduti ai loro posti. In aria sarebbe stato in piedi per ore, guardando indietro, appoggiato alla parete del velivolo, con il bombardiere accucciato sotto di lui. L'intero compartimento era così angusto che sembrava impossibile che tre uomini, completamente equipaggiati nelle ingombranti combinazioni di volo, potessero lavorare in postazioni tanto ristrette. Vedendolo per la prima volta, Rossman comprese perché ciascun membro dell'equipaggio era stato sottoposto alla prova di claustrofobia.

Gli altri entravano nell'aereo, sgusciando attraverso i portelloni aperti del vano bombe, a non più di un metro da terra. Una volta dentro dovevano drizzarsi, arrampicarsi sullo stretto passaggio per spingersi avanti verso la prua o

indietro verso il centro della fusoliera. Era altrettanto difficile fare il percorso a ritroso dopo un volo di dieci ore. Ma a fronte dell'angusto compartimento di prua, la cabina di pilotaggio era spaziosa. Farrington e Regan potevano in effetti alzarsi e muoversi un po' intorno dopo diverse ore ai comandi. Proprio dietro e al disotto del copilota, Howard sedeva a un piccolo ripiano di fronte ai suoi apparati radio. Attraverso un finestrino non più grande di un oblò poteva vedere i motori numero tre e quattro sull'ala destra. Sulla sua destra, un gradino più in basso, si trovava il portello che separava il compartimento di prua dal vano bombe. Jerry Barrett, il meccanico, si inseriva tra il pilota e il copilota al decollo, aiutando a controllare gli strumenti dei motori e del carburante, ma una volta in volo scivolava al suo posto dietro il pilota e accanto all'operatore radio. Là, presso la paratia del vano bombe dove erano sistemate le pompe carburante ed altri strumenti, assumeva la sua posizione. In combattimento svolgeva anche le funzioni di mitragliere e doveva manovrare le 12,7 binate della torretta superiore: quando stava nella postazione i suoi piedi facevano perno su una barra di metallo a pochi centimetri dalla testa di Howard.

Una porta a soffietto proprio dietro il tavolo dell'operatore radio portava al portello del vano bombe, dove uno stretto passaggio centrale permetteva di raggiungere la sezione posteriore del velivolo. Spingendosi sul fondo del vano bombe, Bob Peterson, Jack Brennan e Al Seraydarian si arrampicavano ai loro posti. Al stava davanti, scivolando al di là della torretta ventrale retrattile, passava oltre le finestrature aperte sulle fiancate, dove Jack Brennan avrebbe preso posizione, verso la torretta di coda. In piedi sulla piccola piattaforma, faceva scivolare le gambe nella postazione. Come accadeva nel muso a Gregorian, Al scoprì che non poteva indossare il paracadute mentre era nella torretta e quindi si rifiutava di chiudere il portello corazzato alle sue spalle.

Jack Brennan stava all'altezza delle postazioni laterali. In precedenza il B-24 aveva due mitraglieri centrali, ma a metà del 1944 i caccia di scorta in entrambi i teatri, europeo e del

Pacifico, avevano sensibilmente ridotto il pericolo di attacchi di caccia nemici e nella maggior parte degli equipaggi un solo mitragliere era incaricato di entrambe le 12,7 centrali. Era la posizione più esposta del velivolo sia alle condizioni ambientali sia al fuoco avversario. Non c'era corazzatura nella sezione centrale e le paratie dell'aereo erano di alluminio leggero, così sottile che un cacciavite poteva aprire un foro nel rivestimento. Ogni posizione nel velivolo era esposta al freddo, ma a 6.500 metri il vento fischiava attraverso le finestrate aperture della sezione centrale come un uragano, ricoprendo le 12,7, i caricatori delle munizioni e i mitraglieri di un sottile strato di brina.

A Bob Peterson era assegnata la torretta ventrale a bulbo. Una palla di plexiglass retrattile che era appesa sotto la pancia del velivolo e rappresentava la posizione fisicamente più scomoda e isolata. Il mitragliere entrava nella palla, chiudeva il portello e veniva abbassato in posizione. Di fatto, si trovava sospeso sotto l'aeroplano, con lo sguardo tra le ginocchia verso la terra a migliaia di metri più in basso. Se il velivolo veniva colpito o cominciava a precipitare, il portello poteva essere aperto e in teoria il mitragliere si buttava fuori. Gli addetti alla torretta ventrale dovevano essere piccoli, ma anche così ben pochi riuscivano a starci indossando il paracadute, quindi dovevano confidare nel mitragliere centrale che doveva azionare il sistema idraulico per sollevare la torretta e poi tirarli fuori. Bob Peterson doveva avere una gran fiducia in Jack Brennan, doveva confidare che in caso di emergenza sarebbe stato lì. C'erano altre postazioni sul velivolo che erano più pericolose – quella centrale, per esempio – ma nessuna era così innaturale e snervante come la torretta a bulbo. Era ironico, pensava Bob, che il più anziano dell'equipaggio, uno che era stato scartato alla scuola di pilotaggio per i ricorrenti attacchi di mal d'aria, fosse stato assegnato a stare nella palla.

Le condizioni di vita nell'aereo aggravavano le durezze e le ansietà del combattimento. Come il B-17, il B-24 non era pressurizzato e l'equipaggio doveva indossare ogni volta per ore le scomode e appiccicose maschere a ossigeno. Guasti ai sistemi di erogazione e di riscaldamento erano al-

l'ordine del giorno, in particolare nel gelo intenso delle quote operative. Ogni volta che gli aeroplani salivano oltre i 3.500 metri era necessario ricorrere all'ossigeno e ogni postazione aveva i suoi bocchettoni dell'impianto generale. Durante l'addestramento erano stati ripetutamente messi in guardia contro l'anossia – cioè la carenza di ossigeno – che poteva «piombarvi addosso e, anche se potete sopravvivere un minuto o poco più, la perdita di ossigeno vi obnubilerebbe il cervello e rallenterebbe i vostri riflessi. Basta poco e senza preavviso svenireste, e infine morireste». Quando la temperatura all'interno del velivolo scendeva a 35°, 40° o 45° sotto zero il sudore – e il sangue – congelavano, bloccando i boccali. Quindi i controlli periodici dell'ossigeno erano vitali e per tutto il volo a quota operativa Regan usava l'interfono per verificare la situazione di ogni membro dell'equipaggio.

Poi c'era il freddo. A 6.500 metri venti gelidi si infilavano attraverso le torrette, le finestre centrali e, allo sgancio delle bombe, attraverso i portelloni spalancati. Toccare qualsiasi cosa senza i guanti a quota operativa significava perdere un dito o la mano. Il congelamento era un pericolo onnipresente. L'equipaggio indossava tute di volo riscaldate elettricamente, con prese reostatiche a ogni postazione, ma se il sistema elettrico si guastava o era danneggiato in combattimento, uno poteva morire congelato. Quindi, oltre all'imbracatura del paracadute, ai giubbetti salvagente gonfiabili e alle tute riscaldate, gli uomini erano costretti a indossare strati di ingombrante vestiario per mantenere il calore, il che rendeva i movimenti all'interno dell'angusto, claustrofobico aereo difficoltosi e lenti. Ogni secondo era importante quando si cercava di abbandonare un B-24 prima che esplodesse e negli stretti spazi dell'aeroplano molti non sarebbero mai riusciti a raggiungere le uscite di emergenza. I tedeschi, con buona ragione, si riferivano ai bombardieri pesanti americani come alle «bare volanti».

Il programma addestrativo a Westover era intenso. Ci si trovava sempre o in aula, a studiare meteorologia, identificazione velivoli, manutenzione, oppure in linea di volo. In una giornata tipica Farrington e Regan si alzavano presto,

stavano due ore nel Link, altre due ore all'addestratore per il bombardamento e poi nel pomeriggio decollavano. All'inizio andavano su con un equipaggio minimo – pilota, copilota, bombardiere e navigatore – e Farrington controllava i suoi ufficiali nel loro lavoro. In qualità di operatore radio, Howard doveva esserci sempre. «Ogni volta che voliamo, o anche se pilota e copilota vanno su da soli», scrisse a casa, «il marconista deve andare insieme a loro, così ogni volta che l'aereo si stacca da terra, anch'io devo andare.» Poiché anche il meccanico di bordo faceva parte di questi voli, Howard e Jerry Barrett cominciarono a conoscersi bene. Jerry sembrava sempre padrone di sé e della situazione. Howard poteva constatarlo sull'aereo: Jerry conosceva il B-24 dentro e fuori. Era il suo mestiere sapere tutto degli impianti carburante ed elettrico, i motori, il sistema idraulico: doveva essere in grado di cavarsela con ogni tipo di problemi tecnici che potessero insorgere in aria. Durante una missione poteva muoversi per tutto l'aereo, cercando i guasti, controllando qualsiasi malfunzionamento. Jerry sapeva il fatto suo e Howard e gli altri giunsero presto a fidarsi delle sue valutazioni.

Pareva che fossero sempre in linea di volo. Decollavano ogni giorno, esercitandosi nelle strette formazioni da combattimento che sarebbero state necessarie per la sopravvivenza in Europa. Facevano volo strumentale, affidandosi agli apparati di bordo per salire attraverso le nubi o atterrare col tempo cattivo; provavano il bombardamento da alta e bassa quota e anche il mitragliamento aria-suolo. Compiro-no lunghe missioni di navigazione in Florida, Colorado e Canada settentrionale, risolvendo complicati problemi di navigazione ed effettuando attacchi simulati. «Oggi siamo partiti prima dell'alba», scrisse Howard il 21 giugno, «e abbiamo volato fino a un'isola al largo di Miami e ritorno. Sono stanchissimo. Siamo atterrati, abbiamo controllato il nostro equipaggiamento ed eravamo di nuovo su, come uccelli... Il nostro reparto ha B-24 nuovi e sono una delizia! Li adoro. Sono stato ad alta quota oggi, 12.500 metri, e c'erano 30 e qualche volta 35 e 38 gradi sotto zero. È un inferno e non sto scherzando.» Solo pochi giorni più tardi aggiunse:

«Mi spiace di non avervi scritto prima, ma il mio reparto è stato in Canada e non potevamo scrivere. P.S. Ieri abbiamo volato ancora una volta fino in Florida».

Stavano apprendendo molto l'uno dell'altro, e sui loro ruoli sull'aereo; si addestravano a padroneggiare i loro compiti e ad avere fiducia nell'abilità e nel giudizio di ogni uomo dell'equipaggio. Stavano anche imparando molto sul Liberator e sui pericoli del volo su quei grossi velivoli, anche nelle missioni addestrative. «I B-24 sono begli aerei», scrisse Howard, «[ma] ne perdiamo molti qui. Da quando sono arrivato, ne abbiamo persi sette...»

Ai briefing⁸ i loro istruttori li informavano con rammarrico sui fatali errori dei loro compagni, sui Liberator che erano svaniti da qualche parte nell'Atlantico quando il navigatore aveva perso i suoi riferimenti o il marconista aveva mancato un contatto radio. Videro gonfiarsi nere colonne di fumo a fondo pista quando un B-24 a pieno carico non riuscì a raggiungere la corretta velocità di decollo, provò a sollevarsi dalla striscia d'asfalto, stallò e si schiantò nel bosco poco oltre. Osservarono mancate collisioni da far rizzare i capelli, con diciotto aerei che, sobbalzando a caso nella turbolenza, volavano in stretta formazione da combattimento e il comandante del reparto, un veterano con trentacinque missioni sulla Germania, ruggiva: «Fatevi sotto! Fatevi sotto!». Trattenendo il respiro, Howard fissava l'ala destra del suo aereo scivolare verso la fusoliera del velivolo del capoformazione, mentre Farrington si faceva sempre più vicino. «Gesù», udì Brennan mormorare nell'interfono, «adesso posso stringere la mano del loro mitragliere di coda.»

Dovevano seguire un programma impegnativo. «Sto ancora andando a lezione e volo regolarmente», osservò Howard alla fine di luglio. «Diventa stancante dopo le prime cinque ore.» Scrivendo alla moglie Marie, Bob Peterson echeggiava le stesse sensazioni: «Sono così stanco, che non so neppure se sto andando o tornando». L'equipaggio volava «qualche volta ogni giorno, per almeno quattro ore, sette giorni la settimana. Siamo ancora in programma dalle otto

⁸ Riunione pre-missione per fornire istruzioni specifiche.

del mattino all'una un giorno e quello dopo dalle tre del pomeriggio alle otto del mattino successivo e dall'una dopo pranzo alle tre di notte il seguente. E in più una lezione dopo l'altra». Sperava in una licenza per la metà di settembre. «Potremmo avere solo sette giorni o forse addirittura quindici...» Era un pensiero piacevole, ma aggiunse: «Adesso è ora di andare per aria per il notturno... Penserò a te volando sopra le località giù in basso. Avrò invidia delle famiglie riunite e delle loro belle case».

I lunghi voli di navigazione, specialmente le missioni notturne, erano esercitazioni noiose per i mitraglieri. Qualche notte Farrington imponeva per ore il silenzio radio, esercitando all'interfono la disciplina che sarebbe stata necessaria in combattimento. Ma a volte, mentre i motori pulsavano ipnoticamente, la conversazione erompeva a tratti negli auricolari, rompendo la monotonia.

«Howard», diceva seccamente Farrington, «non riesci a prendere sulla radio la partita dei Cardinals?»

Il padre di Farrington era un giornalista sportivo del «St. Louis Post Dispatch» e notte dopo notte, mentre ronzavano sopra i paesi e le città oscurate, il pilota provocava Regan sui derelitti Dodgers e Giants.

«Hai visto di quante lunghezze i campioni del mondo dei Cardinals di St. Louis sono avanti alle squadre di New York?» chiedeva retoricamente a nessuno in particolare. «L'ultima volta che ho controllato era di oltre venti giochi ciascuna ed è solo luglio.»

«Non scomodarti a manovrare quella manopola», rispondeva asciutto Regan, «a St. Louis non hanno ancora la radio.»

Regan piaceva ad Howard. Il copilota non parlava mai molto di sé, ma l'equipaggio scoprì da un collega che li venne a trovare da Elmhurst che Jack Regan era un po' un eroe locale in quel vecchio sobborgo. Era cresciuto giocando a palla davanti a casa in Ketcham Street, disse loro quel vecchio amico di Jack, e ancora si parlava dell'home-run che aveva effettuato in un campo di Roosevelt Avenue, un tiro mostruoso che era rimbalzato in cima alla struttura della ferrovia sopraelevata a circa 150 metri di distanza. Era

stato un favoloso lanciatore – prima base – southpaw⁹ e Leo Durocher stesso, il manager dei Dodgers, aveva scoperto il giovane mancino. Gli aveva offerto subito un contratto per un campionato minore. Ma Jack era andato al college, aveva giocato una stagione di pallacanestro al Queens College, un'altra alla NYU,¹⁰ poi venne la guerra.

Qualche volta, mentre seguivano la costa, alti sul cupo Atlantico, o intravedevano il vago profilo delle Montagne Rocciose che si innalzavano dalle grige, indistinte pianure, la radio portava loro le sommesse melodie di musica da ballo da una delle città oscurate sotto di loro e allora udivano Peterson canticchiare sottovoce. Si trovava al centro, seduto vicino a Brennan e la consueta conversazione scivolava lungo le linee dell'interfono. Cominciava con Bob che echeggiava uno dei successi western di Bing Crosby – *Don't Fence Me In* o *Pistol-Packin' Mama*. Aveva passato molto tempo della sua fase addestrativa nel Texas, alla scuola volo di San Antonio e a quella di mitragliamento di Laredo, e amava quelle canzoni.

«Non lo sopporto più, Pop», sbottava infine tristemente la voce di Brennan nell'interfono. «Non conosci nessuna canzone di Sinatra?»

«Mai sentito parlare di lui», ribatteva Bob imperturbabile.

«Intendi quello striminzito caso di tubercolosi del Jersey?» sbuffava Gregorian.

«Bzzurri», borbottava Brennan, «sono circondato da bzzurri.» Poi c'era Manners, con la voce crepitante nell'interfono dal muso del velivolo, che chiedeva sempre a Farrington di far scendere l'aereo a Pittsburgh in modo da avere un decente pasto greco.

«Un po' di souvlaki, di moussaka, di taramasalata», continuava a snocciolare.

«Traduci adesso per Howard», interveniva Barrett. «Lui crede che si tratti di pane di mais e fagioli.»

«Manners non mi suona come un nome greco», interloquiva Al dalla postazione di coda.

⁹ Nel gergo del baseball, lanciatore mancino.

¹⁰ New York University.

«Il vero nome della famiglia è Mugianis», ammise Manners. «L'abbiamo cambiato in Manners poco prima che mi arruolassi. Siamo venuti negli Stati Uniti dall'isola greca di Icarus.»

«Icarus! Non è un buon presagio per un volatore», borbottò Barrett. Manners non sembrava troppo preoccupato.

Per la fine di agosto l'equipaggio aveva completato l'addestramento al combattimento ed era pronto a trasferirsi in un porto d'imbarco. La tappa successiva sarebbe stata oltremare. Non avevano idea di dove sarebbe stata. I Liberator erano usati per la maggior parte nel teatro del Pacifico o, avevano detto loro gli istruttori, nella 15ª Air Force in Italia. Anche la più grande e meglio conosciuta delle grandi unità dell'aviazione dell'esercito, l'8ª, in Inghilterra, dove prestava servizio Tom, aveva i B-24, e c'era quindi questa possibilità. Ma in cima ai loro pensieri dominava la licenza in cui avevano sperato sin dall'arrivo a Westover, un ultimo viaggio a casa prima di andare al fronte. Arrivò all'inizio di settembre e per la prima volta dopo molte settimane l'equipaggio si disperse, salendo su treni affollati nella piccola stazione di Springfield diretti a Detroit, St. Louis, Pittsburgh, Denver, New York, nel Tennessee e nell'Illinois. Avevano dieci giorni.

Il tempo della licenza passò in un lampo. La famiglia si era riunita nella casa di Trunk Street. Mildred si era sistemata lì per tutto il periodo e la sorella maggiore di Howard, Sibyle, era arrivata da Carthage in treno con la figlia. James prese l'autobus da Knoxville alla chiusura delle lezioni settimanali. Era ai primi giorni di università e si arrovellava sui corsi da frequentare, sui suoi piani di adesione a una confraternita e di suonare nel complesso.

Poi, giorno e notte, c'era Nancy. Passarono insieme tutto il tempo che poterono. Visitarono tutti i vecchi luoghi familiari che ad Howard sembravano profondamente cambiati nei mesi in cui era stato via. Non parlarono molto della sua vita, della guerra. Parlarono degli amici, del lavoro di lei, e soprattutto del momento in cui sarebbe ritornato, quando la loro vita sarebbe ricominciata.

Anche alcuni dei compagni di Howard erano a casa in licenza — C. L. Bivens, Ralph Chancey e Paul Huff. Si ritrovarono al vecchio campo di football, prendendosi in giro a vicenda e raccontandosi storie del loro servizio. Howard descrisse ogni cosa dei suoi compagni, del pilota, del velivolo, dei posti dove era stato. L'equipaggio aveva completato l'addestramento con un punteggio altissimo, riferì Howard, ed era evidente che ne era molto orgoglioso. Non era sicuro di dove sarebbero andati, ma poco prima che la licenza finisse avevano restituito le loro divise estive cachi ricevendo uniformi di lana color oliva. Suonava come Inghilterra, erano tutti d'accordo. Howard aveva sperato che Buddy McLeod potesse essere a casa, ma aveva appena cominciato l'addestramento. Si era diplomato alla scuola per cadetti in luglio ed era stato assegnato come bombardiere a un B-17. Forse si sarebbero incontrati dall'altra parte dell'oceano.

L'ultimo giorno a casa pranzarono nel portico sul retro, come avevano fatto spesso negli anni prima della guerra. Alla porta accanto, il signor Ryden stava rasando la stretta striscia di prato tra le case e il rumore metallico delle lame tagliava l'umida immobilità mentre si passavano le portate e bevevano the ghiacciato. Faceva caldo quanto poteva in un giorno d'agosto. Erano tutti là, stretti intorno al lungo tavolo bianco e il pasto si svolgeva con le usuali spiritosaggini e la ferma determinazione di non parlare di separazioni. Lo zaino di Howard era pronto e aspettava sul portico davanti a casa.

Al momento di partire non volle strazianti addii pieni di lacrime e ognuno fece del suo meglio. Chiese al fratello di accompagnarlo in auto fino alla stazione e mentre James tirava fuori la macchina, si riunirono sul vialetto nell'ombra fitta degli aceri. Howard diede un bacio alla madre, alle sorelle e a Nancy e abbracciò il padre. Mildred non poté fare a meno di pensare che proprio un anno prima, in un giorno non dissimile da questo, lei era in piedi nella stazione colma di vapore di Battle Creek, Michigan, cercando di catturare con lo sguardo, mentre il treno passava, una visione di Tom, diretto quel giorno oltremare. Attese per ore, men-

tre le tradotte scivolavano lungo la polverosa massicciata, con la visione sfocata delle divise oliva e cachi ai finestrini aperti. Uomini che agitavano le braccia, lanciavano baci, facevano i buffoni. Non riuscì a vederlo e nel tardo pomeriggio riprese l'autobus per tornare alla pensione, fece la valigia e tornò a casa. Ora suo fratello Howard stava dicendo addio, lanciava lo zaino nell'auto e scivolava dentro accanto a James, e le sembrava che la guerra fosse un lungo straziante succedersi di separazioni, di baci d'addio e lacrime sui marciapiedi delle ferrovie e alle stazioni degli autobus e davanti a casa. James mollò i freni e l'auto si mosse lentamente dal cordolo del marciapiede e, nonostante il calore soffocante, lei rabbrivì. All'angolo Howard si girò sul sedile e agitò il braccio in un ultimo saluto, poi James svoltò in Parker Street.

«Questa volta separarci è stato molto duro», scrisse Bob a Marie quando l'equipaggio si radunò nuovamente a Westover. «Non che io tema la guerra o qualsiasi altra cosa del genere. Non sono un codardo in molte cose, ma mi spaventa stare separati così tanto. Spero davvero che la guerra finisca... [presto]. Ogni volta che mi sono seduto a scriverti da quando sono arrivato, la vista mi si è offuscata per le lacrime... Come se fossi tornato bambino, qualche volta. Comunque, ho odiato lasciare i miei amati... Ero contento di essere a casa, anche se solo per pochi giorni. Giorni preziosi nella mia memoria! Spero che questo sia il nostro ultimo addio.»

Il 21 settembre l'equipaggio lasciò Westover diretto a Mitchel Field per cominciare la fase finale per la destinazione oltremare. «Ci sono volute sei ore per arrivarci», scrisse Howard dopo essersi sistemato nella nuova caserma. «Si trova a Long Island... domani sera avremo una libera uscita e andremo a vedere New York... Non ho idea di quanto mi fermerò qui a Mitchel Field, ma non credo sarà per molto.»

I ragazzi passavano le giornate riempiendo moduli per le assicurazioni, sistemando l'equipaggiamento e semplicemente aspettando la partenza, ma le serate erano libere. An-

davano al cinema in base, andavano all'USO¹¹ e scrivevano lettere, le ultime prima di diventare soggetti alla censura dell'esercito. «Ieri sera ho visto Pat O'Brien e Jinx Falkenburg nel loro spettacolo da campo», riferì Howard. «Stasera avranno qualcun altro.» Ma non era molto interessato. I ragazzi della zona di New York riuscivano ad andare a casa e, poco dopo essere arrivato, Howard passò un giorno a Cliffside Park con Jack Brennan. Cenò con la famiglia, fece un rapido saluto alla ragazza di Jack, Fern, che era appena entrata nell'High School, e fece un salto alla scuola di Jack, dove incontrò il suo allenatore di football, un giovane professore di chimica di nome Vince Lombardi.

«Mi piace qui a Mitchel Field», scrisse Howard qualche giorno più tardi, «in effetti credo che qui ci siano più civili a lavorare che... soldati.» Una civile in particolare colpì la sua attenzione. Si chiamava Alice, e si incontrarono al PX¹² dove lei lavorava. Era appariscente e piena di energia – uno schianto, per usare le parole di Jerry Barrett – e lui capì sin dalla loro prima conversazione al di sopra del bancone dei generi di prima necessità che le piaceva. Lei non attese che fosse Howard a prendere l'iniziativa, ma gli chiese subito di portarla fuori.

«Ma guarda un po'», borbottò Brennan ammirato, mentre i ragazzi osservavano Howard e la snella, elegante ragazza che uscivano dalla base già quella prima sera. «Ma come ci riesce?» Più volte ai balli a Westover o ai circoli dell'USO a Springfield avevano osservato con ammirato stupore come le ragazze gravitassero direttamente su Howard, chiedendogli di ballare, di prendere una Coca-Cola, di accompagnarle a casa. Gli davano indirizzi, numeri di telefono, fotografie. «Ehi», diceva Al, «perché non ce ne mandi un po' da questa parte?» Howard sorrideva agitando la mano senza importanza, come se fosse imbarazzato. Sembrava che quelle attenzioni, quelle dimostrazioni di interesse non gli importassero molto. Con Alice era diverso.

¹¹ United Services Organization, organizzazione privata di supporto alle truppe americane.

¹² Post Exchange, spaccio riservato ai membri delle forze armate.

In realtà non sapeva molto di lei. Aveva lavorato come modella in un negozio di moda a Manhattan, gli disse, e suo padre era un artista in una delle grandi compagnie cinematografiche. Aveva ventun anni e a scuola aveva studiato arte; l'aveva trovato, con quel suo morbido accento meridionale e i suoi modi cortesi, altrettanto esotico e misterioso di quanto lui aveva trovato lei. Per due settimane si videro quasi ogni sera. Si incontravano davanti al cancello d'ingresso e andavano con la vistosa convertibile gialla di Alice a Jones Beach, passeggiavano lungo la riva quasi deserta e facevano il bagno nelle fredde onde. Prendevano il treno fino a Manhattan e lei gli mostrò Times Square, Rockefeller Center, Radio City Music Hall, Broadway. Passeggiavano a braccetto per la Quinta Strada e, su richiesta di lui, fecero un giro di Central Park in carrozzella. Andarono in metropolitana a Chinatown e vagarono per i mercati del pesce e delle verdure di Mott Street. Ballarono nei night-club di cui lui aveva letto su Collier's e di cui aveva sentito parlare alla radio da Walter Winchell, ma che non aveva mai sognato di vedere. Lei lo portò alla Stage Door Canteen, dove videro le Andrews Sisters così da vicino che Maxine si sporse a dargli un bacio sulla guancia. Howard la chiamava Zingara, come nella canzone degli Ink Spots, e per giorni passarono insieme ogni momento libero.

Erano gioiosi, mai seri. Lei era spiritosa e lui rideva facilmente ed ogni sera era un'avventura. Lui non sapeva mai bene che cosa lei avrebbe detto o fatto o che cosa avrebbe dovuto attendersi da se stesso. Non si permise mai di pensare molto a che cosa stavano facendo, non analizzò mai che cosa significasse, in che relazione si poneva con Nancy, con la casa, con il futuro. Tutte le volte che cercava di focalizzare, di afferrare le cose, i suoi pensieri, come una manciata di biglie che cadessero da un tavolo, si disperdevano in ogni direzione. Per ora non se ne sarebbe preoccupato. Aveva una settimana, forse due, prima che lo spedissero via e non faceva piani a lunga scadenza. Le cose si sarebbero risolte da sole più tardi.

«Da quando sono arrivato a Mitchel Field, non ho fatto altro che dormire e la sera andare a New York», scrisse

piuttosto vagamente ai suoi, ma a James, che si era trasferito all'università, mandò una foto di Alice in costume da bagno. Era un'istantanea di loro due scattata in una piscina di Long Island, ma non rivelava molto. Non sapeva che cosa dire, o come spiegare ciò che era successo, o che cosa lui stesso volesse. E c'era così poco tempo. Stavano già facendo i bagagli, preparandosi a partire da un giorno all'altro. «Mitchel Field mi piaceva molto, e il pilota sembrava cavarsela bene», scherzò. «Il mio copilota, Regan, ha portato il mio pilota, Farrington, a casa sua a Queens e lo ha sistemato con qualcuna delle ballerine di fila di Queens e credo che abbia preso qualche lezione di danza... Gli dispiaceva da morire partire.» Pensando agli ultimi dieci giorni e ad Alice, aggiunse: «Non è stato male».

«Sono qui a Hempstead, all'USO», scrisse Bob a Marie il 27 settembre, «aspettando che arrivi qualcuno dei ragazzi per vedere uno spettacolo.» Aveva sentito «voci non confermate che lasceremo questo posto domani sera», e si aspettava di essere avviato al porto d'imbarco per il fine settimana. «Abbiamo il permesso di comprare stecche di sigarette, tavolette di cioccolata e gomma da masticare. Sto facendo scorta... per avere cose da barattare all'estero con souvenir o magari con cibo... per poter cambiar dieta al posto delle razioni K...» Qualcuno dei ragazzi aggiungeva calze di nylon e profumi per situazioni di emergenza. Dopotutto, non si poteva mai sapere quando sarebbero state a portata di mano.

«Oggi è l'ultimo giorno in cui posso scrivere senza la censura dell'APO», Bob scrisse due giorni più tardi. «Abbiamo imballato tutto [e siamo] pronti per partire... Potremo trovarci all'imbarco da uno a cinque giorni. Oggi ci hanno consegnato le pistole... [e ci hanno] ritirato tutti i nostri olii per l'abbronzatura, quindi dovremmo essere diretti verso un clima invernale.» Il che probabilmente significava l'Inghilterra, pensava, ma le sue lettere d'oltremare sarebbero state censurate e non gli sarebbe stato permesso divulgare la sua destinazione o dire molto sulle loro attività. «Penso di avere elaborato un codice per farti sapere come sto oltremare e quante missioni [abbiamo] compiuto. Dopo ogni missione...

se tutto va bene scriverò una frase così: "Questa è la lettera numero uno (o qualsiasi numero sia), che te ne pare? A me piace". Se qualcuno si è fatto male scriverò: "Questa è la lettera numero due. Che te ne pare? A me non sembra un gran che".» Era difficile da credere, Bob pensava, che dopo due anni sotto le armi alla fine stava partendo per oltreoceano, per la guerra.

«Qui va tutto bene e oggi mi sento a posto», scrisse Howard il 30 settembre, «perché presto potrai vedere Tom...» Era seduto nella sala ricreativa del reparto, aspettando la paga. Aveva riempito i moduli per le obbligazioni di guerra e per l'assicurazione, nominando beneficiaria la madre e spiegò come funzionava. Fece le solite domande sulla famiglia, le sorelle, il padre, James e i suoi studi. «Mi sembra buffo non avere attorno quel mattacchione di James, che strimpella il piano, ecc. Di sicuro vuole diventare medico e... sarà bravo... Spero non debba lasciare la scuola, ma proprio non vedo come possa scamparla, vero?... Certo avrei voluto continuare con la scuola, ma...» non era scritto nelle carte. «Vorrei solo che questa [guerra] finisca. Non so se voglio studiare ingegneria, legge o odontoiatria. Mi andrebbe bene [una qualsiasi di queste], se solo tutto ciò finisse.»

DA QUALCHE PARTE IN INGHILTERRA

Il 4 ottobre 1944, prima dell'alba, l'equipaggio di Richard Farrington salì sul camion che l'avrebbe portato al Molo 40 sul West Side di New York. Il convoglio lasciò Mitchel Field nell'oscurità che precede l'aurora, muovendosi lentamente attraverso le spianate sabbiose di Long Island nel rado traffico cittadino del primo mattino. Quando infine la colonna di automezzi si fermò e gli uomini saltarono irrigiditi sul selciato, videro attraverso i cavi e le gru la grande prua bianca della nave che li avrebbe portati alla guerra.

Il *New Amsterdam* era una nave passeggeri olandese progettata per lussuosi viaggi transatlantici in giorni più felici e nella luce del primo mattino sembrava galleggiare sul molo cupo, sospesa sulle nere acque dell'Hudson. Migliaia di GI, sudando nelle loro brune uniformi di lana e trascinando i loro zaini ricolmi, erano già allineati disordinatamente in piedi sotto la cavernosa tettoia lungo il molo.

All'interno, una densa nube di fumo di sigarette si avvolgeva pigramente attorno alle strutture, mescolandosi a un tanfo di olio, acqua e sudore. Un'incredibile cacofonia di istruzioni e ordini, frenetiche domande e grida di riconoscimento rumoreggiava attraverso la deprimente oscurità, sopra il clangore metallico di invisibili macchinari e il continuo andirivieni degli scaricatori.

«355° Squadron a me!»

«Ehi, amico, è questa la compagnia A?»

«Anderson, John C., qualcuno ha visto Anderson?»

«Compagnia D, in sella, avanti. Andiamo, muovetevi!»

Un gruppo di matronali croccrossine si intrufolavano allegramente nel mare di divise brune, distribuendo caffè e ciamabelle, sorridendo alle battute, facendo le solite domande.

«Di dove sei, soldato?»

«Tennessee? Davvero! E prendi il Chattanooga Choo Choo?»

«Sei di Detroit? Mio cognato vive a Detroit.»

«No, no, spiacente, caporale, temo di non poter venire in cabina con te.»

«Allora, che ne diresti di prendere il mio posto, dolcezza?»

Gli uomini sgomitavano e imprecavano, aspettavano in piedi, sbirciavano avanti, si fermavano e aspettavano ancora. Gli equipaggi si erano riuniti, in attesa del turno. Howard riconobbe molti di loro. Erano stati insieme a Westover e Mitchel. Erano tutti equipaggi di rimpiazzo e sarebbero stati assegnati a reparti da bombardamento in Inghilterra o in Italia. Nessuno sapeva con sicurezza dove.

Le procedure e il carico si trascinarono per la maggior parte del giorno, finché ogni soldato ed ogni aviere non fu salito in fila indiana lungo la passerella sul transatlantico riconvertito. Quando venne il loro momento i dieci uomini dell'equipaggio Farrington si imbarcarono, dichiararono i loro nomi, aspettarono che il controllore li marcasse presenti e poi si avviarono alla ricerca delle loro cuccette. All'inizio, quando sorse il giorno a Mitchel Field e si preparavano ad imbarcarsi per la guerra, l'equipaggio era stato preso dall'eccitazione, ma le interminabili procedure dell'esercito li avevano a poco a poco sfiniti. Quante volte nell'anno appena trascorso, si chiedeva Howard, erano rimasti in fila in piedi al PX, alle visite mediche, quante volte erano stati spalla a spalla, pancia a pancia in tradotte affollate e su camion pieni attraverso tutto il continente americano? L'eccitazione, l'acuto senso dell'avventura – anche il cupo presentimento del rischio da affrontare, come le prime deboli avvisaglie di un mal di denti – con cui il giorno era iniziato, erano completamente soffocati, assorbiti dall'opaca routine dell'esercito.

Tuttavia, quando alla fine i rimorchiatori cominciarono ad allontanare la grande nave dai suoi ormeggi, l'eccitazione ritornò. Chi poteva si affollava alle balaustre per osservare il profilo di Manhattan che scivolava via. Sulla destra la Statua della Libertà, soggetto delle cartoline che avevano inviato a casa in Alabama e Arkansas, a Des Moines e a Minneapolis, scompariva alla vista. Per circa un'ora la nave manovrò lentamente attraverso il porto congestionato, superò il cantiere navale di Brooklyn con le sue gru e i suoi argani giganteschi, passò i moli di Jersey City e di Newark, finché all'ultimo, sotto la spinta dei propri motori, virò verso il mare aperto.

In piedi sul ponte Howard diede un ultimo sguardo alle già lontane rive di Long Island, degli Stati Uniti d'America, di casa. Tra le risate e gli scherzi grossolani, rimase dritto in silenzio a osservare, perso nei suoi pensieri. Da qualche parte laggiù Alice si stava dirigendo al lavoro al PX, aspettando che lui si facesse vivo nel tardo pomeriggio. Aveva pensato di incontrarla un'ultima volta per salutarla, ma forse era meglio così. Aveva il suo indirizzo e forse l'avrebbe vista ancora: la guerra in Europa sarebbe finita presto, tutti lo pensavano. La nuova offensiva alleata nei Paesi Bassi proseguiva vittoriosa, i tedeschi stavano ritirandosi. Forse sarebbero stati a casa per Natale, forse l'anno nuovo. Forse la guerra sarebbe finita la prossima settimana o il prossimo mese.

Ma ora, con l'assegnazione dell'alloggio in mano, l'equipaggio doveva trovare le proprie cuccette. Si inoltrarono in basso, attraverso corridoi illuminati a giorno, dove una volta risuonava il tintinnio dei calici di champagne e si svolgevano sospirose vicende romantiche. Sul ponte A, sopra la linea di galleggiamento, gli ufficiali si misero alla ricerca dei loro alloggi, mentre gli altri continuarono a scendere le scale d'acciaio, al ponte C, poi a quello D e infine al ponte E. Man mano che scendevano l'aria si faceva stantia e calda, i corridoi si restringevano e la luce diventava più fioca. Giù nel ventre della nave potevano udire distintamente il pulsare dei motori e le onde dell'Atlantico che si gonfiavano. Controllando i numeri delle cabine con quelli sui loro documenti, alla fine si lasciarono cadere in quella che sarebbe stata la loro casa per tutto il viaggio. A prima vista non sem-

brava che in quello spazio avrebbero potuto sistemarsi loro sei, con tutto l'equipaggiamento. Le pareti della piccola cabina erano stipate di cuccette che sembravano salire, come scale, dal pavimento fino al soffitto. Costituite da una struttura metallica tubolare, incernierate a montanti di ferro lungo la parete e trattenute sul davanti da catene alla testa e ai piedi, le cuccette di tela erano sistemate in file di quattro, in modo da stipare dodici uomini nello spazio inteso originariamente per una coppia in vacanza. Due uomini, ragazzi di un altro equipaggio che avevano conosciuto a Westover e a Mitchel, erano già distesi nelle loro cuccette. Uno sonnecchiava tranquillo, l'altro giaceva con la testa oltre l'orlo della branda, il viso terreo. Appena entrarono, alzò gli occhi opachi per salutarli, ruttò e svuotò lo stomaco di ciò che era rimasto nell'elmetto d'acciaio.

Gli uomini si impossessarono delle loro cuccette, stivando al meglio il loro equipaggiamento. Potevano dodici uomini stare in piedi nella cabina allo stesso momento? Non c'era posto per sedersi, ad eccezione del pavimento, già ingombro di zaini e cianfrusaglie varie e una volta nella branda era quasi impossibile girarsi. Steso sulla schiena, ogni uomo fissava l'impronta del corpo sopra di lui, delineata nella tela floscia a una trentina di centimetri di distanza.

A poche miglia dalle coste del Nord America entrarono in zona di combattimento. Sebbene la traversata non fosse più pericolosa come nei primi anni di guerra, U-boot tedeschi continuavano ad aggirarsi per l'Atlantico settentrionale, affondando decine di migliaia di tonnellate di naviglio alleato ogni mese. Quando sorse il sole dopo la loro prima notte in mare, facendo evaporare la foschia del primo mattino, gli uomini sul ponte dovettero affrontare uno shock. Le ondate rotolanti del vasto oceano si estendevano da orizzonte a orizzonte, senza traccia della presenza di una singola nave. Erano soli. Certamente ci sarebbe dovuto essere un convoglio, navi di scorta. Forse altre unità si sarebbero unite a loro in un punto d'incontro predefinito? Forse avrebbero intercettato un convoglio che si stava formando provenendo da altri porti? Ma al briefing venne detto loro che la *New Amsterdam* poteva fare quasi 30 nodi. Avrebbe

affrontato la pericolosa traversata atlantica senza scorta, zigzagando in modo che i sommergibili della Kriegsmarine non avrebbero potuto seguire la sua scia di rifiuti. Tutti ricevettero i salvagente, vennero istruiti sulle procedure di abbandono nave ed effettuarono esercitazioni periodiche, ma era chiaro a tutti che se il transatlantico fosse stato silurato, la maggior parte degli uomini ammassati non sarebbe mai riuscita a raggiungere le scialuppe.

Col passare dei giorni e con lo svanire della novità del pensiero di un possibile attacco di U-boot, gli uomini affrontarono problemi più banali. Nel porto di New York avevano scherzato sul mal di mare, ma dopo giorni di oscillazioni e rimbalzi e di contemplazione di nubi che si immergevano e riemergevano da onde instancabili, l'umore cambiò. Pozze di vomito costellavano il pavimento sdruc-ciolevole delle latrine e riempivano gli elmetti nelle cabine. Il suo puzzo onnipresente ristagnava nell'immobile aria sur-riscaldata dei ponti inferiori, mescolandosi al denso, grasso vapore della mensa. Per tutta la nave c'era una situazione di sovraffollamento e la ventilazione era inesistente. Qualsiasi movimento nei corridoi, nelle latrine o nelle cabine era molto difficoltoso. In un ambiente così congestionato perfino cambiarsi l'uniforme richiedeva un'abilità acrobatica e di giorno in giorno erano sempre meno quelli convinti che ne valesse la pena. Anche lavarsi diventò presto una fonte di frustrazione: sulla nave l'acqua dolce era rigorosamente razionata e non era disponibile per «abluzioni». Bisognava lavarsi con acqua di mare e venne distribuito uno speciale sapone realizzato allo scopo. Si poteva riuscire a produrre un po' di schiuma, con grande determinazione e più entusiasmo di quanto la maggior parte fosse in grado di fare, come sostenevano i marinai, ma la combinazione di sapone e acqua salata produceva anche un'incredibile irritazione che li faceva impazzire. Mentre i giorni si trascinavano, sempre in meno si preoccuparono di lavarsi o di cambiarsi e sottocoperta l'aria diventò umida e fetida, intrisa del pungente lezzo di sudore e vomito.

Ogni giorno gli equipaggi si riunivano per parlare, scambiarsi notizie, speculare sulla destinazione e sulle assegni-

zioni. Si lamentavano delle condizioni di affollamento, della noia e del cibo. Chi non stava male era quasi costantemente affamato. Dalle enormi cucine i cuochi scodellavano sardine e salsicce, salsicce e sardine, per pranzo e per cena, giorno dopo giorno. Recriminavano sul cibo e recriminavano perché non ne avevano mai abbastanza. Gli avieri di un equipaggio assillarono a tal punto i loro ufficiali per la scarsità di cibo che il loro comandante li dichiarò tutti volontari per avere le razioni da combattimento. «Quel figlio di puttana», li compianse uno dei loro compagni di cabina. «All'inferno, no», replicò Hudson Cooms, un mitragliere di Nashville, «è la cosa migliore che poteva capitarci. Almeno ne abbiamo abbastanza.»

Per coloro che non soffrivano il mal di mare, il tempo rimaneva appiccicato addosso. Alla sera c'erano i film e durante il giorno c'erano gli incontri di pugilato, cui parteciparono sia Harry sia Howard, che non tirava di boxe dai tempi di Camp Kearns e, sebbene fosse in gran forma, non era più di un dilettante. Harry, al contrario, aveva combattuto da professionista a Detroit prima della guerra. Ne aveva parlato un po' a Westover e a Mitchel – senza vanterie – e Howard l'aveva osservato lavorare al sacco in palestra, ma i ragazzi non l'avevano mai visto sul ring. Appena mise piede sul quadrato, fu chiaro che sapeva che cosa fare con i guantoni. «Accidenti che diretto!» strillò un GI ai bordi del ring quando Harry mise all'angolo il suo primo avversario e l'equipaggio inneggiò a lui: pestava il robusto soldato, colpendolo più e più volte, prima al corpo e poi alla testa. I ragazzi di fanteria dell'unità cui apparteneva il pugile fischiavano e strillavano mentre i guantoni di Harry si abbattevano sul volto improvvisamente informe e insanguinato del loro compagno. I colpi si susseguivano in raffiche terribili, portate con tale brutale efficienza che gli spettatori caddero in un timoroso, inquieto silenzio. Il soldato era finito, incapace di difendersi, ma Harry non si fermava. Perfino l'arbitro non riuscì a farlo smettere finché il fante non si afflosciò al tappeto, con gli occhi che roteavano senza sguardo verso le lampade di sicurezza sopra di loro. Harry appariva a malapena sudato.

Oltre a camminare sul ponte, il che era possibile soltanto di giorno, l'esercizio fisico per la maggior parte degli uomini era virtualmente impossibile e, nonostante gli sforzi ai briefing, e le chiacchiere di radio naja, la noia regnava sovrana. Sottocoperta la *New Amsterdam* diventò un casinò dei poveri galleggiante e Al Seraydarian era felice. Giorno e notte si svolgevano giochi a carte di ogni sorta: poker, blackjack, red dog e altri di cui Howard non aveva mai sentito parlare. Gli uomini si sdraiavano sulle coperte stese a terra e si ammassavano nei corridoi e perfino nelle latrine, smazzando carte o lanciando i dadi. Intere cabine erano dedicate a un gioco, a volte con una dozzina di partecipanti pigiati, che si sforzavano di concentrarsi alla fioca luce dell'oscuramento. Al li provò tutti. Howard aveva l'impressione che quasi ogni sera Brennan piombasse senza fiato in cabina, sollecitandoli ad andare a recuperare il loro mitragliere di coda. Al era sotto di 200 dollari a dadi sul ponte C o di 400 dollari a blackjack. Howard e Jerry a quel punto sgucciavano dalle loro cuccette e si aprivano la strada giù per il corridoio, controllando un crocchio di giocatori dopo l'altro. Invariabilmente lo trovavano con la maglietta incollata dal sudore al torso in una cabina surriscaldata, circondato da carte e da mucchi di foglietti e conti. Coperto di sudore, Al alzava lo sguardo e sorrideva disarmato ai compagni di equipaggio che comparivano al di sopra del cerchio delle teste. La conversazione era sempre uguale:

«Ancora un giro, gente», implorava Al, «mi tocca.»

«Ti è toccato troppo», replicava Howard, «e da un pezzo. Quanto perdi?»

«Sono sotto di trecentoventi dollari.»

«Il tipo più sfortunato che abbia mai visto», sospirava Howard, battendo sulla spalla Brooklyn. «Su. Andiamo!»

In tutti i tredici giorni di viaggio la fortuna di Al Seraydarian non cambiò. Quando infine la nave ormeggiò, aveva perso 1.300 dollari.

Era notte fonda quando la *New Amsterdam* entrò nel Firth of Clyde, gettando infine l'ancora nel porto di Greenock. Dopo essere stati confinati nelle cabine affollate della nave per quasi due settimane, gli uomini erano eccitati e an-

siosi. Raccolsero l'equipaggiamento e si allinearono per lo sbarco, una procedura che si svolse molto più in fretta dell'imbarco a New York. Era buio pesto quando scesero dalla nave. Lungo il molo dove si inquadrono, solo sottili lame di luce fendevano l'oscurità a intervalli irregolari. Le luci da oscuramento dei lampioni in alto o i camion che muovevano con lentezza sulla banchina erano così spettrali che occorreva strizzare bene gli occhi per essere sicuri di averli effettivamente visti. Sopra di loro, tagliati contro le pesanti nubi grige, sinistre forme ovali nere erano sospese come insetti giganteschi. «Palloni di sbarramento», sussurrò qualcuno.

Cominciò a piovere.

Dalla banchina le truppe vennero trasferite a un altro molo, poi marciarono nell'oscurità attraverso un labirinto di strade selciate. Qualcuno disse che era Glasgow, ma per quel che potevano vedere poteva essere il Marocco o la Sicilia. Gli uomini dell'equipaggio Farrington camminavano in fila parlando a malapena, finché la colonna non si infilò in un silenzioso edificio oscurato. Attraversate le pesanti cortine, si trovarono in un'ombra opaca e cavernosa. Lungo una delle pareti stavano le donne della Croce Rossa Scozzese, pronte a servire the e cibo caldo. Un ufficiale britannico diede loro un caloroso benvenuto e un capitano dell'esercito americano fornì alcune sintetiche indicazioni sulla vita in Gran Bretagna in tempo di guerra, distribuendo un opuscolo preparato per tutte le truppe americane in arrivo. «Leggetelo, ricordatelo, seguite i suoi suggerimenti e il vostro rapporto con i vostri ospiti britannici sarà piacevole.»

Citando a braccio dalla *Guida*, ricordò loro, «tutta la Gran Bretagna è zona di guerra e lo è stata dal settembre del 1939... I Britannici sono stati bombardati, notte dopo notte... migliaia di loro hanno perso la casa, le loro proprietà, le famiglie... I Britannici vi accoglieranno come amici ed alleati. Ma ricordate che aver attraversato l'oceano non fa automaticamente di voi degli eroi... Ci sono casalinghe in grembiolino e ragazzi in pantaloni corti che durante gli attacchi aerei sono passati attraverso quantità di esplosivo ad alto potenziale maggiori di quanto molti soldati abbiano visto durante i tiri di sbarramento dell'ultima guerra.

I Britannici sono amichevoli e sono felici di averci qua, ma spesso tengono una condotta più riservata della nostra. In una piccola, affollata isola, dove abitano quarantacinque milioni di persone, si impara a proteggere con cura la propria privacy – e si sta ugualmente attenti a non invadere quella degli altri. Così, se trovate un Britannico in treno o su un autobus che non avvia una conversazione con voi, ciò non significa che sia altezzoso o poco amichevole. Probabilmente vi sta osservando con più attenzione di quanta pensiate, ma non vi parla perché non vuole apparire invadente o maleducato.

I Britannici ne hanno visti tanti di Americani e gli Americani piacciono. Apprezzeranno la vostra franchezza finché ha carattere amichevole. Si aspettano che siate generosi. Le pacche sulle spalle non rientrano nelle loro abitudini e sono timidi nel mostrare le loro emozioni. Ma quando vi conoscono e vi apprezzano, allora diventano i migliori amici del mondo. Per molti versi, ma non per tutti, i Britannici sono come gli Americani. La lingua, per esempio. Qualcuno una volta ha detto che i Britannici e gli Americani sono due popoli separati dalla stessa lingua: farete abbastanza in fretta ad accorgervi del perché. I “trucks” sono “lorries”,¹ le “flashlites” sono “torches”,² i “movies” sono il “cinema”. Ci sono cose che non si devono dire in un ambiente educato, come “I am stuffed”³ – che qui ha un significato completamente diverso –, un “bum” non è un mendicante, ma è ciò su cui sedete. Diranno anche alcune cose che vi sembreranno davvero strane. Se mandano qualcuno a bussare alla vostra porta, vi stanno “knocking up”:⁴ non prendetevela. E non siate sorpresi quando qualcuno vi dice di “keep your pecker up”:⁵ non è ciò che pensate».

Gli uomini risero e, nonostante il freddo intenso, cominciarono a rilassarsi. «Scoprirete presto differenze che vi

¹ Autocarro, nelle due lingue.

² Torcia elettrica, nelle due lingue.

³ In inglese espressione volgare: «Ne ho piene le palle»; nell'americano colloquiale: «Sono sazio».

⁴ Nell'americano gergale «to knock up a girl» significa mettere incinta una ragazza.

⁵ In inglese «fatevi coraggio!», in americano espressione volgare che si può tradurre con «tenete duro l'uccello!».

appariranno fuorvianti o addirittura sbagliate. Come la guida a sinistra o la moneta basata su un sistema di calcolo "impossibile" o bere birra tiepida. Ma una volta che vi abituate, vi accorgete che tutto ciò appartiene all'Inghilterra proprio come il baseball, il jazz e la Coca-Cola appartengono a noi. Guardate, ascoltate e imparate prima di cominciare a dire ai Britannici come noi facciamo ogni cosa molto meglio. Li interesserà ascoltare come è la vita in America e avete un'occasione straordinaria per sfatare l'immagine, che molti di loro si sono fatti dai film, di un'America costituita da indiani selvaggi e gangster... È sempre da maleducati criticare i vostri ospiti. È militarmente stupido insultare i vostri alleati. Così fermatevi a pensare prima di sproloquiare sulla birra tiepida, o sulle patate lessate fredde o sull'aroma delle sigarette inglesi.

C'è una guerra in corso e il confronto con gli Stati Uniti sarà scioccante. Arrivate in Gran Bretagna da un Paese dove le vostre case sono ancora al sicuro, dove il cibo è ancora abbondante e dove le luci sono ancora accese. Perciò è doppiamente importante che ricordiate che i soldati e i civili Britannici sono stati sotto una tremenda pressione. Sessantamila civili – uomini, donne e bambini – sono morti sotto le bombe e ciononostante il morale dei Britannici è alto e indistruttibile. I nostri alleati britannici sono ben tosti, una nazione non se la cava se non ha un solido coraggio di fondo. Non riuscirete a dire molto ai Britannici sull'opportunità di accettare con sopportazione. Non sono particolarmente interessati ad accettare ancora. Sono ben più interessati a consolidare una concreta amicizia con noi in modo da restituire il piattino a Hitler.

Non avete avuto la possibilità di vedere molto là fuori nell'oscuramento stanotte. Domani quando vi guarderete attorno la Gran Bretagna potrà sembrare un po' male in arnese, con gli scaffali dei negozi vuoti e i vestiti e la gente un po' slavati. Non lasciatevi ingannare. La popolazione è ansiosa di farvi sapere che non state vedendo il loro paese al meglio della forma. C'è una guerra in corso dal 1939. Le case non sono state ridipinte perché le fabbriche non producono vernice, producono aeroplani. I famosi giardini inglesi e i par-

chi sono trascurati, perché non c'è personale che se ne possa prendere cura, o sono utilizzati per coltivare le verdure di cui c'è necessità. I taxi appaiono antiquati perché la Gran Bretagna fa carri armati per se stessa e per la Russia e non ha tempo per fare macchine. Se i civili sembrano trasandati o malvestiti non è perché non apprezzino i begli abiti o non sappiano come indossarli. Tutto l'abbigliamento è razionato e i Britannici sanno che aiutano la produzione bellica indossando un vestito vecchio finché non può essere più rappezzato. Gli abiti vecchi sono "ciò che si conviene".»

«È un piccolo Paese», ricordò loro. «L'Inghilterra è più piccola della Carolina del Nord o dello Iowa. Tutta la Gran Bretagna – cioè Inghilterra, Scozia e Galles insieme – è a malapena più grande del Minnesota. Il fiume più lungo dell'Inghilterra, il Tamigi (Thames pronunciato Tems) non è neppure grande come il Mississippi quando lascia il Minnesota. Non dovete fare commenti su tutto ciò. Non fate gli spacconi. Ai Britannici non piacciono le vanterie e gli esibizionismi», sottolineò l'ufficiale. «La paga americana è la più alta del mondo e quando arriva il giorno di paga sarebbe una sana abitudine imparare a spendere il vostro denaro in linea con gli standard britannici. Vi considerano molto ben pagati: non penseranno meglio di voi se sperpererete il vostro denaro, è più probabile che considerino che non avete imparato le virtù assennate della parsimonia.»

Infine enfatizzò che le donne inglesi dovevano essere trattate con lo stesso rispetto che i ragazzi avrebbero portato alle ragazze in patria. «Avrete un mucchio di denaro da spendere, e la popolazione femminile di queste isole ha fatto a meno di un mucchio di cose.» Howard e Jerry pensarono subito ai profumi, ai fazzoletti e alle calze di nylon che aspettavano nei loro borsoni militari. «Siate giudiziosi. Usate la testa, state lontani dalle "Piccadilly Commandos". Si parla molto del fatto che l'unico problema con gli Yankees è che sono ipersessuati, superpagati e qui.⁶ Non contribuite a rafforzare questa opinione.»

⁶ La frase in inglese suona molto incisiva: «Oversexed, overpaid, and over here».

Dopo un po' di cibo caldo e un tempo di registrazione per loro fortuna breve, gli equipaggi ricevettero l'ordine di avviarsi all'autoreparto per il trasferimento alla loro base permanente. Allo spuntar del giorno l'equipaggio Farrington salì su un camion e cominciò un lungo e faticoso viaggio verso sud. Seduti sotto il pesante tendone di canapa, gli uomini non avevano idea di dove fossero diretti. Per tutta la lunga giornata, mentre il veicolo sobbalzava e scartava, l'equipaggio sonnecchiava, si interrogava sulla destinazione e si sforzava di afferrare gli scorci fugaci della campagna tra un sobbalzo e l'altro. Il camion avanzava rombando in un paesaggio reso indistinto dall'umidità, attraverso sonnolenti villaggi pastorali e mercati di paese. I campi erano di color ocra per i cereali e sebbene fosse l'inizio di ottobre, chiazze di un verde sorprendente spiccavano fra le fitte siepi e i cespugli. Di tanto in tanto catturarono l'immagine di un carretto a cavalli o di un vecchio aratro o una trebbiatrice. Nelle città più grandi videro sui raccordi ferroviari convogli di pianali con carri armati, pezzi d'artiglieria e caccia smontati in viaggio verso i porti della Manica e la guerra.

Nel pomeriggio le colline ondulate del nord avevano lasciato il posto alle piane e agli acquitrini del Norfolk e verso sera il 6 x 6⁷ rallentò e l'autista consultò la mappa. «Ci siamo quasi, tenente», gridò al di sopra dello stridio delle marce mentre l'autocarro attraversava il villaggio di Weston-Longville. Là un piccolo cimitero, le sue tombe levigate da secoli di vento e pioggia, circondava un'antica chiesa normanna e un solo pub serviva per i contadini della zona. Una stretta strada di campagna si snodava tra una manciata di cottage, superava il rettorato e una piccola macchia di alberi, per giungere a una spianata da cui erano stati sradicati alberi e cespugli. Al centro si trovava un triangolo oblungo d'asfalto e sparsi ai bordi, seminasconditi dai pochi alberi rimasti, gruppi di baracche metalliche semicircolari, giganteschi hangar e capanni coperti di carta catramata spuntavano dal suolo come funghi. La base aerea 120 era

⁷ Denominazione dell'autocarro GMC da 2,5 tonnellate a sei ruote motrici.

stata costruita in questo angolo di tranquillità pastorale, in questa visione di arcadia inglese.

L'autocarro depositò l'equipaggio al comando del reparto, una lunga baracca Nissen piena di attività frenetica. Un assortimento di 6 x 6, jeep e automezzi di servizio ingombrava l'area di fronte all'ingresso. Mentre i ragazzi aspettavano in una fine piovra, un aviere accompagnò Farrington dall'ufficiale di servizio. Le macchine da scrivere ticchettavano, una telescrivente tartagliava meccanicamente e attraverso le pareti sottili si poteva udire il trillo insistente di un telefono.

«Benvenuto al 466° Bomber Group, tenente», disse un maggiore con un aspetto sorprendentemente infantile, alzando lo sguardo da una scrivania disseminata di carte. «Vi aspettavamo.» E si alzò a stringere la mano a Farrington.

«Lieto di essere qui, signore.»

«Vi sistemeremo subito. Ecco la vostra assegnazione allo squadrone; voi e i vostri uomini prendete possesso degli alloggi e presentatevi a mensa. Forse potrete mettere qualcosa sotto i denti.»

«Siamo stati in quel camion per circa dodici ore. La mia schiena trarrebbe profitto da un po' di riposo.»

«Capisco», osservò il maggiore. «Siete assegnati al 787° Squadron. Sono disperatamente a corto di equipaggi. Infatti sono rimasti a terra per quasi due settimane.»

Farrington non disse nulla, ma guardò il maggiore con aria interrogativa.

«Alcune settimane fa in un normale volo addestrativo vicino al campo», disse il maggiore dopo una pausa, «abbiamo avuto una collisione tra due velivoli. Sono morti dieci ufficiali e quattro avieri. Il comandante del reparto era con loro, stava provando alcuni nuovi piloti, freschi dagli Stati Uniti. Un ufficiale dannatamente in gamba, un pilota dannatamente bravo.» Sospirò. «Farete molte missioni di allenamento, tenente. Abbiamo visto che i nuovi piloti hanno bisogno di maggiore pratica al volo in formazione se vogliamo che sopravvivano nell'ETO.⁸ Uno dei novellini era nervoso in formazione – bisogna davvero stringere i denti

⁸ European Theatre of Operations, teatro operativo europeo.

qui – è scivolato troppo vicino al gregario, ha perso il controllo. I due aeroplani si sono urtati. Sono morti in quattordici, altri sei sono riusciti a buttarsi con il paracadute. Il 787° è ancora sotto shock. Il vostro equipaggio è uno dei tre che stiamo assegnando al reparto questo mese.»

Farrington non disse nulla. Il maggiore gli porse un fascio di carte per l'equipaggio e continuò ancora per qualche minuto a parlare del 466° Group, della base aerea 120 e del 787°. La mente di Farrington vagava. Si era sempre sentito parlare di questo tipo di collisioni in ogni fase dell'addestramento negli Stati Uniti. Imprudenza, tempo cattivo, guai meccanici; era una cosa in più a cui pensare. Un altro punto di pressione.

«Avete domande, tenente?» chiese il il maggiore.

«Sì, signore. Dove siamo esattamente?»

«Norfolk, Inghilterra orientale. Quasi tutta l'8ª Air Force, oltre 40 group da bombardamento pesante, 20 unità da caccia e circa 130 aeroporti si affollano in un'area più o meno come quella del Delaware. È la più grande portaerei del mondo. Ora vi trovate circa 140 chilometri a nord-est di Londra. Il più vicino abitato di una certa dimensione è Norwich, a circa 14 chilometri. Abbiamo camion che ci vanno ogni giorno. La chiamiamo "Corsa della Libertà".»

Terminato il rapporto, Farrington salutò impeccabilmente e ritornò all'autocarro. Sembrava che la pioviggine fosse cessata, anche se era difficile esserne certi e gli uomini stavano attorno fumando. «Andiamo, ragazzi», disse Farrington, «sembra che questa sia la nostra casa per un po'». Afferrarono i loro bagagli e risalirono sul camion. L'autista depositò gli ufficiali davanti a una baracca nelle immediate vicinanze del cancello principale. La baracca non era una Nissen tipica, ma un alloggio più ampio, una leggera struttura di carta catramata, stuccata e intonacata all'esterno. Conteneva ventiquattro brande in gran parte già occupate quando Farrington, Regan, Rossman e Manners saltarono giù e scomparvero all'interno. L'automezzo fece una conversione e, passando per una rete di stradicciole, si avviò verso gli alloggi degli avieri. Howard sbirciò da sotto il telo quel che poteva vedere della base a destra e a sinistra, i ter-

rapienti paraschegge con gli aeroplani argentei, le Nissen a mezzaluna di ogni dimensione, hangar, jeep, camion e dovunque uomini in bicicletta che pedalavano nell'oscurità verso la mensa, il cinema, le loro baracche.

Poi gli edifici svanirono e l'autocarro rombò giù per uno stretto viale, bordato da campi di patate, verso un gruppo di Nissen e di altre strutture. Si fermò di colpo di fronte a una baracca. «Capolinea, ragazzi», strillò l'autista. «Tutti fuori.»

Esausto, l'equipaggio lanciò a terra i propri borsoni, balzò al suolo ed esaminò la piccola costruzione scura davanti a sé. Nella luce che si affievoliva la facciata in cemento verde pallido sfumava in grigio. Era una di numerose baracche di varie dimensioni raggruppate fra gli alberi. A distanza potevano udire il rombo dei motori, ma le piste, le piazzole, la mensa e i luoghi principali della base erano fuori vista. Scendeva una bruma sottile, che li avviluppava in una leggera coltre di umidità.

Raccolsero i loro zaini ed entrarono. Dodici esili brande si allineavano lungo le pareti ad arco, sei per lato. Il soffitto al centro era solo a circa 2,5 metri. In mezzo c'era una minuscola stufa, perfino comica nelle sue proporzioni lillipuziane, piazzata sul pavimento di cemento. Faceva freddo: un lieve odore di carbone bruciato aleggiava nell'aria umida, unico segno che una volta lì ardeva un fuoco. Sospese sopra i letti lungo le pareti foto da casa, calendari, una tabella di identificazione velivoli, mappe, donnine, Rita Hayworth, Betty Grable, le solite ragazze di Vargas e di Petty, emergevano raggruppate in profusione. La luce proveniva da tre fioche lampadine che pendevano dal soffitto.

«Gesù», gemette Brooklyn, «e questo che è?» Al si fermò accanto a una branda e sollevò dalla rete una sorta di grande e pesante cuscino.

«Biscotti, amici, biscotti», rispose una voce attutita e disincantata dal fondo della baracca. Da sotto un mucchio di coperte emerse lentamente la forma di uomo. La figura roteò le gambe sull'orlo della branda, sbadigliò e li fissò in viso. Pallido e non rasato, era completamente vestito.

«Voi ragazzi siete appena arrivati? Bene, vi scorderete per un pezzo i materassi. Questi sono "biscotti inglesi", stru-

menti di tortura, come scoprirete presto. Tre duri cuscini imbottiti di cotone. È quasi come dormire sul pavimento. Ma la cosa peggiore è che se non sistemate il vostro letto ben stretto, il sedere vi scivolerà tra i biscotti fino alle assi. Voi ragazzi siete freschi di nave?»

«Appena arrivati oggi», rispose Barrett, saggiando con le dita i biscotti sulla sua branda.

«In ogni caso, dove siamo?» chiese Howard.

«Siete nel sito WAAF,⁹ dimora onorata degli avieri combattenti. La latrina è sotto la tettoia proprio dietro di noi. Vi potete procurare un po' di cibarie nella mensa per avieri al di là della strada. Imparerete presto.»

«La sera della domenica in una baracca di metallo in Inghilterra è una nuova esperienza per me», scrisse Bob Peterson a Maria. Dodici uomini, gli avieri di due equipaggi, le spiegò, vivevano insieme nella piccola baracca. «Certamente non siamo al Ritz, ma stiamo un milione di volte meglio dei ragazzi della fanteria», Bob ne era convinto. Le piccole costruzioni, «a forma di mezzaluna e con il pavimento in cemento... sembrano molto carine. C'è una stufa molto piccola al centro della stanza [e] un gabinetto... a pochi passi. Da ogni lato sembra una comunità agricola. Ci sono alberi di fronte alle baracche e un campo a foraggio. Mi fa sognare il posto dove vorrei essere. In campagna... e nella nostra casa.»

Poco dopo l'alba gli uomini si presentarono al comando del 787° Squadron. Era una modesta costruzione in mattoni e gesso, con l'ingresso ornato da una bomba da esercitazione e un'elica. Come le altre strutture che avevano visto lungo la strada, era posato su una piattaforma di cemento in un mare di fango, fiancheggiato da un paio di miseri cespugli scheletrici. Cadeva una pioggia leggera, come aveva fatto a intermittenza per ore, quando l'equipaggio si affollò nell'ufficio del comandante.

Dopo un asciutto benvenuto, un capitano illustrò loro il group e la base aerea 120. «Signori», disse, «siete ora membri del 787° Squadron, 466° Bomber Group, 96° Combat Wing, 2^a Air Division dell'8^a Air Force. Come ogni altro

⁹ Women's Auxiliary Air Force.

group, il 466° è formato da quattro squadron, il 784°, il 785°, il 786° e noi. Per ciascuno sono previsti diciotto equipaggi. Siamo un po' sotto ora – il group ha perso dieci aeroplani il mese scorso – ma ci aspettiamo di essere a ranghi operativi completi fra breve.»

Gli uomini strisciavano i piedi, bilanciando il loro peso, ma stavano ascoltando con attenzione. «Dieci aerei», più di quanti ciascuno di loro pensasse.

«L'8ª è composta da tre Bomb Division», continuò il capitano, tirando una lunga boccata dalla sua Lucky Strike. «La 1ª e la 3ª volano esclusivamente con i B-17, la 2ª con i B-24. Ci sono quattro Combat Wing in ogni Division. Un mucchio di aeroplani, signori, un mucchio di aeroplani. Il 466° è uno dei tre group del 96° Wing, il che significa che di solito effettuiamo le nostre missioni con il 458° e il 467°.»

Fece una pausa. «A proposito, la base ufficialmente è l'aeroporto Attlebridge, perché Attlebridge è la stazione ferroviaria più vicina, a circa 9 chilometri, ma per motivi di sicurezza è la base aerea 120. Prima era della RAF, e il sito WAAF era in precedenza l'alloggio delle ausiliarie della RAF. Il villaggio appena fuori dalla recinzione è Weston-Longville. C'è un buon pub: sono certo che lo scoprirete presto.

Il 466° Group è stato costituito ad Alamogordo, Nuovo Messico, nell'agosto del 1943. Abbiamo iniziato l'addestramento al combattimento a Kearns Field nello Utah e ci siamo trasferiti in Inghilterra nel febbraio del 1944. Il reparto ha effettuato la sua prima missione in marzo – fu una chicca – alla Grande B – Berlino, il più lungo raid inaugurale di qualsiasi group nella storia dell'8ª. Al momento ha al suo attivo circa 130 missioni. Abbiamo festeggiato la centesima missione in agosto. Glenn Miller e la sua orchestra hanno suonato qui nell'hangar nord. Favoloso.

Non volerete in missioni reali per un po'. Nei prossimi giorni andrete a scuola – identificazione velivoli, procedure di combattimento per piloti, navigatori, bombardieri, marconisti e mitraglieri. E volerete anche un po', tutto quello che possiamo permetterci. Farete anche addestramento al volo notturno, ma le vostre missioni saranno diur-

ne. Il bombardamento diurno di precisione è il gioco in voga qui, e ciò significa volo in formazione ad alta quota.» Nulla di ciò colse di sorpresa l'equipaggio: durante i mesi d'addestramento avevano sentito parlare della politica americana del bombardamento strategico diurno. Ne avevano letto su giornali e riviste, e i loro istruttori l'avevano sottolineato. Durante gli anni Venti e Trenta L'US Army Air Corps aveva sviluppato la dottrina strategica del bombardamento diurno di precisione, che avrebbe ispirato le sue operazioni durante la guerra in Europa. I suoi strateghi erano convinti che i bombardieri americani equipaggiati con sistemi di puntamento ad alta tecnologia, e volando a quote superiori a quelle cui il fuoco contraereo nemico era efficace, avrebbero potuto identificare e distruggere accuratamente obiettivi strategici selezionati industriali e militari.

I tedeschi e gli inglesi avevano sperimentato il bombardamento strategico diurno all'inizio della guerra, ma entrambi avevano subito perdite disastrose e avevano abbandonato quasi completamente le operazioni diurne ben prima che gli americani entrassero nel conflitto. Entrambi avevano adottato una politica di attacchi d'area notturni, il cui valore militare restava molto controverso, ma che di certo procurava ingenti perdite fra i civili e che col tempo, si argomentava, avrebbe spezzato la volontà del nemico di continuare la guerra. Ma i pianificatori americani non si fecero intimorire dalle esperienze britannica e tedesca: erano convinti che gli Stati Uniti possedessero la tecnologia necessaria per rendere efficace il bombardamento strategico diurno.

Lo strumento primario di questa politica era destinato ad essere il bombardiere quadrimotore pesante, tipo B-17 e B-24 equipaggiati con il segretissimo sistema di puntamento Norden. La dottrina richiedeva una flotta gigantesca di questi aerei, che volasse in formazioni serrate per aumentare la possibilità di difendersi dai caccia avversari, e per assestare colpi decisivi alla capacità del nemico di proseguire la guerra. L'organizzazione scelta per concretizzare questa dottrina fu l'8^a Air Force: attivata nel gennaio del 1942, i primi elementi da combattimento della grande unità cominciarono ad arrivare in Gran Bretagna all'inizio dell'e-

state e lanciarono il loro primo attacco in agosto. Nel corso dei diciotto mesi successivi l'8^a sarebbe diventata la più grande e potente forza aerea del mondo. Quando raggiunse la sua completa capacità operativa nell'estate del 1944, era in grado di effettuare missioni di proporzioni gigantesche, inviando oltre 1.000 bombardieri e 800 caccia sugli obiettivi dell'Europa sotto il controllo tedesco.

Ma per il primo anno di operazioni l'efficacia dell'8^a era, nella migliore delle ipotesi, assai tenue. Per tutto il 1942 e all'inizio dell'anno nuovo si scontrò con condizioni meteorologiche orribili sul Nord Europa, con una cronica insufficienza di velivoli e di equipaggi e con le necessità concorrenti dell'operazione Torch – l'invasione del Nordafrica – che sottrasse all'8^a le sue unità di volo e il suo personale di terra più esperto. Fu solo all'inizio dell'estate del 1943 che Ira Eacker, comandante in capo dell'8^a, si sentì certo di avere a disposizione gli uomini e le macchine per lanciare quel tipo di raid massicci previsti dalla dottrina della forza aerea.

Tra luglio e novembre l'8^a lanciò una serie di massicci attacchi nel profondo del cuore del Terzo Reich, infliggendo gravi danni a un certo numero di obiettivi strategici, ma soffrendo nell'effettuarli perdite traumatizzanti. Il raid Regensburg-Schweinfurt del 17 agosto, in cui furono persi 60 bombardieri – 600 uomini –, fu un anticipo di ciò che attendeva gli americani al tentativo di penetrazione in profondità in Germania senza scorta aerea: in una spaventosa settimana in autunno l'8^a perse 148 bombardieri (1.480 uomini) spingendo gli inglesi a insistere perché i loro alleati americani abbandonassero l'intero progetto e si unissero alla RAF nel bombardamento d'area notturno. Le perdite furono riportate da «Time» e da «Newsweek», suscitando un furioso dibattito negli Stati Uniti. Farrington aveva letto tutto sull'argomento durante le varie fasi dell'addestramento. Aveva ascoltato i veterani, sopravvissuti a un turno di servizio di combattimento nei cieli d'Europa, che parlavano del tasso di perdite. Fino a metà del 1944 la speranza di vita di un bombardiere e del suo equipaggio era di quindici missioni, e ciascuno aveva solo una probabilità su tre di

sopravvivere a un turno di servizio. Ma i vertici militari e politici americani credevano che i miglioramenti nel volo in formazione, un incremento del numero di bombardieri e di equipaggi addestrati disponibili e lo sviluppo di caccia di scorta a lungo raggio avrebbero alla fine assicurato l'efficacia del bombardamento strategico diurno. Così, nonostante perdite molto gravi, gli americani continuarono il loro esperimento strategico per tutto il 1944.

Fu l'introduzione del P-51 Mustang, il caccia a lunga autonomia, all'inizio di quell'anno, che contribuì a cambiare la situazione, rendendo possibile il successo dei bombardamenti diurni di obiettivi in Germania. In autunno stormi di Mustang riempivano il cielo, scortando le colossali formazioni di bombardieri sempre più in profondità dentro il territorio tedesco, sopraffacendo la difesa aerea sempre più in difficoltà. «La Luftwaffe ha subito colpi terribili», continuò il capitano, «e Göring non riesce più a mandar per aria aeroplani come faceva solo pochi mesi fa. Ma Jerry¹⁰ è sempre là. Non saprete mai se incontrerete dei caccia, specialmente i nuovi reattori: abbiamo visti alcuni Me 262. Perciò tenete gli occhi aperti, imparate a volare in formazione stretta: vi salverà la vita. Il maggior problema che incontrerete al momento, tuttavia, non saranno i caccia, ma la Flak¹¹. Visto come sta andando ora la guerra, la gran parte dei vostri obiettivi sarà in Germania e Jerry ha concentrato le sue batterie contraeree intorno agli obiettivi più importanti: ne vedrete un bel po'. Un turno di servizio nell'8^a Air Force è oggi di trentacinque missioni: prima era di venticinque, poi di trenta e ora di trentacinque. Fate bene il vostro lavoro, state in guardia e tutto andrà per il meglio. Completato il turno, vi daremo un "Diploma di Bastardo Fortunato" e vi rimanderemo a casa, a una nazione piena di gratitudine. Le probabilità di guadagnarvi quel certificato sono costantemente migliorate: nel primo anno di combattimento dell'8^a solo circa un uomo su tre completava il

¹⁰ Nomignolo attribuito alla Germania.

¹¹ FLieger Abwehr Kanone, artiglieria contraerea tedesca, inquadrata nella Luftwaffe.

turno; circa la metà non riuscivano neppure a superare le prime cinque missioni.»

«Gesù», sospirò Al, a mezza voce. Durante l'addestramento nessuno aveva mai parlato delle perdite.

«I caccia di scorta hanno fatto tutta la differenza», continuò il capitano. «Rompete la schiena a Jerry: vi innamorerete dei nostri "piccoli amici", i Mustang, i Lightning e i Thunderbolt. Saranno con voi per tutta la strada fino all'obiettivo e ritorno. Domande?»

Nessuno disse una parola.

«Bene. Ora ecco le procedure. Ognuno di voi è responsabile di controllare la lista d'allarme ogni giorno qui al comando dello squadron. Quell'elenco vi dirà chi è allertato per volare la missione¹² del giorno successivo. Non significa necessariamente che andrete davvero, ma se siete sulla lista, dovette restare in base e doveste essere pronti per una missione il giorno dopo. Il piantone vi sveglierà il mattino successivo con tutte le informazioni sulla mensa, il briefing eccetera. Se non siete di allarme potete, con un permesso, uscire dalla base, prendere la "Corsa della Libertà" fino a Norwich. Gli orari sono esposti nel Bollettino giornaliero al comando: siete anche responsabili di quelle informazioni. Si sa che alcuni uomini frequentano anche i pub dell'area locale qui intorno.» Sorrise. Anche i ragazzi sorrisero, un po' a disagio.

«Ora», continuò il capitano, «dovrete andare dal quartiermastro a prelevare l'equipaggiamento di volo. Il programma delle lezioni sarà esposto nel pomeriggio. Controllate il Bollettino. Se non ci sono altre domande...»

«Il nostro velivolo, signore», cominciò Farrington, indicando una mappa della base sul muro.

«Non vi verrà assegnato un aereo in permanenza: volerete su diversi velivoli del reparto. L'area del 787° Squadron è dall'altra parte del campo, tenente, piazzole protette dalla 15 alla 28», indicando un'area a nord della pista principale. «Qualcos'altro?»

Si mossero a piedi dal comando fino alle piazzole, ansiosi di dare un'occhiata agli aeroplani che avrebbero portato in

¹² Espressione usata abitualmente nel gergo aeronautico.

combattimento. Seguendo il percorso perimetrale che si snodava intorno al triangolo delle piste, passarono attraverso i terrapieni del 784°; a colazione avevano saputo che era lo squadron apripista, formato solo da equipaggi capiformazione. Avevano la responsabilità di condurre tutti sull'obiettivo e di mettere le bombe «nel barile dei sottaceti»,¹³ come avevano così spesso sentito dire durante l'addestramento. Continuarono fin oltre la torre di controllo, i capannoni del materiale degli equipaggi combattenti, i laboratori e le officine, dove si affaccendavano meccanici sporchi d'olio e l'acuto stridio dei trapani e il clamore rombante delle lastre metalliche e del macchinario echeggiavano dalle baracche d'alluminio. Costeggiarono l'estremità occidentale della pista principale, raggiungendo infine la dozzina di terrapieni del 787°.

Nella luce incolore che filtrava dalle nubi, i grandi aerei argentei erano immobili, grigi e opachi sulle loro piazzole. Attorno a loro era sorta una piccola baraccopoli di misere tende e capanni. Costruite con le casse delle munizioni, con frammenti di pareti metalliche di forma irregolare e con scatole di ogni sorta, coronate in qualche caso dal comignolo di un tubo da stufa, le baracche erano preziosa proprietà degli specialisti di terra, che spesso dovevano lavorare tutta la notte per preparare gli aerei per una missione. Scomode e fredde, offrivano almeno rifugio contro il vento e alcune erano dotate di rozze brande, una sedia, le inevitabili pin-up, strani attrezzi, un catino e qualche volta una radio. «Tutte le comodità di casa», osservò Manners mentre sbirciavano all'interno di una.

Dovunque c'era rumore e movimento. Meccanici degli equipaggi di terra si intrufolavano nel vano del ruotino anteriore o spuntavano dal vano bombe, stavano in piedi su piattaforme mobili o su un'ala, su una carenatura aperta, con le tute lucide di pioggia e grasso. Di tanto in tanto un motore tossiva, un'elica roteava in un baluginio di moto e uno sbuffo di fumo nero esalava nella foschia grigia. Una torretta poppiera, volteggiando a destra, stridette e si fermò. «Questa figlia di puttana è ancora inceppata», urlò una voce dall'interno del plexiglass, superando lo strepito.

¹³ Espressione per indicare assoluta precisione.

I ragazzi bighellonarono da una piazzola all'altra, esaminando gli aeroplani. Molti dei velivoli esibivano nomi multicolori e sboccati, oltraggiosi giochi di parole o titoli di canzoni; subito dietro la torretta frontale e sotto la finestra del navigatore ostentavano riproduzioni vivacemente dipinte di personaggi dei cartoni animati ispirati ai buffi paperi o donne generosamente dotate, vestite in modo succinto e in pose sensuali.

«Ehi, c'è un aeroplano per te, Brooklyn», esclamò Regan, indicando la piazzola 18, dove era parcheggiato *Hard Luck*.

«Sì, e là ce n'è uno per voi, tenente», replicò Al, indicando *The Joker*, proprio dietro l'altro, al numero 16.

«Tennessee ne ha uno laggiù», gridò Farrington, additando *Earthquake McGoon*, il montanaro degli Appalachi di *Li'l Abner*,¹⁴ sulla piazzola 25.

«Ce n'è uno per te, Jerry», rise Howard, accennando a *The Madame*.

«O quest'altro», aggiunse Brennan, *Oh Mona*.

«Anche Harry ne ha uno», suggerì Barrett, annuendo eloquentemente a *The Troublemaker*. Gregorian non rise.

Camminando fino al bordo della piazzola, Howard si fermò, guardando fissamente a occidente attraverso i campi. Oltre il grande terrapieno che chiudeva il poligono di tiro della base, si allungava fino a un lontano filare alberato una visione di pacifici campi ondulati, ciascuno contornato da basse siepi e arbusti nani.

Campi d'orzo, di barbabietola da zucchero e di patate, ordinatamente coltivati, rilucevano nella persistente foschia, una fusione di gialli e verdi tenui, per quanto l'occhio poteva vedere. Ma fu il cielo a colpirlo: un'estesa cappa di opprimente grigio plumbeo incombeva, un cielo così immenso che faceva apparire insignificante il frammento di terra verdeggiante dove stavano lui, gli aeroplani e l'aeroporto. Neppure nello Utah, in Colorado o in Florida aveva visto qualcosa di simile. Ammutolito, guardò mentre una nuvola torreggiante montava sopra il vasto orizzonte: agitate come catturate da una forte corrente turbolenta, le nubi

¹⁴ Famosa serie americana di vignette a strisce.

rotolavano attraverso il paesaggio, vapori fluidi che si dissolvevano e si ricondensavano, trasformandosi di secondo in secondo in mutazioni senza fine. Scie di vapore diafane e spettrali si allungavano attraverso il terreno, abbandonando tenui fiocchi a impigliarsi nelle cime degli alberi. Una pioggia sottile avanzava allargandosi nella campagna, e una coltre di gelida foschia avviluppava il paesaggio. Mentre guardava incantato, la fluente cappa di grigio si aprì per un istante, rivelando, attraverso una minuscola breccia una chiazza di brillante blu. Le nubi si richiusero rapidamente e cominciò a cadere una scarica di pesanti gocce d'acqua. Rialzandosi il bavero, Howard corse a riunirsi all'equipaggio che si stava recando a mensa.

«Immagino che vi domanderete che cosa di preciso è accaduto a vostro figlio», scrisse Howard quella sera alla famiglia, seduto a gambe incrociate sulla sua branda, con la pioggia che tamburellava instancabile sul tetto metallico. «Sono in Inghilterra e ci sono arrivato sano e salvo. La campagna qui è piuttosto diversa da quella che ho appena lasciato negli Stati Uniti. La posta non mi ha tenuto dietro, ma immagino che mi raggiungerà in un paio di settimane. Spero che a casa tutti siano in buona forma.» Si fermò un istante ad osservare Barrett che, armato di un attizzatoio e di parecchi fogli appallottolati di «Stars and Stripes»¹⁵ tentava senza successo di far uscire un po' di calore dalla piccola stufa.

«Fammi provare», disse Brennan, chinandosi accanto a lui. Era appena tornato dalla mensa e un sentore di vapore saliva dal suo maglione umido. Tutto nella baracca era umido.

«Ragazzi, fa terribilmente freddo qui e non sto scherzando», scrisse Howard. «Anche se la cosa non mi sconvolge più di tanto.» Una tenue, debole fiammella baluginò nel ventre della stufa, si consumò e morì. «Questa figlia di puttana è proprio impossibile», commentò Barrett con rabbia.

Guardando una mappa delle basi aeree dell'8^a al comando di reparto, nel pomeriggio, Howard aveva fatto in fretta a localizzare l'unità di Tom, il 390° Squadron, a Framlin-

¹⁵ Quotidiano delle forze armate americane per i militari, tuttora pubblicato.

gham. «Sono abbastanza lontano da Tom, ma spero di contattarlo presto. Sono a circa centoquaranta chilometri da Londra e al momento non ho ancora avuto la possibilità di organizzare un incontro con lui, ma lo farò fra non molto.» Più tardi avrebbe appreso che gli addetti alla censura, avevano cancellato dalla lettera il riferimento alla distanza. «James ha saputo niente dalla commissione di leva? Ce la farà a continuare la scuola o no? Lo spero davvero, ma ne dubito.» C'era poco di sostanzioso da riferire, poco che poteva dire senza che la censura lo bloccasse. «Per ora non ho fatto nulla di eccitante», concluse, «ma mi aspetto qualcosa fra poco.»

Come al solito i pensieri di Bob erano per Marie e i ragazzi. «È domenica pomeriggio ed è tutto abbastanza tranquillo», scrisse il 15. «Niente posta da quando ho lasciato gli Stati Uniti. Certo me la terrò ben stretta quando riceverò una lettera dai buoni vecchi States. Non si apprezzano fino in fondo gli Stati Uniti finché non li si lascia. Allora conti ogni ora fino al ritorno.» Aveva sperato che l'equipaggio avrebbe ottenuto un permesso per andare al villaggio vicino, ma la cosa non si concretizzò. Invece apprese che sarebbe stato di servizio. «Domattina avrò la corvée alle cinque. A Chicago sarà mezzanotte. Preferirei essere a letto a Chicago a mezzanotte piuttosto che alzarmi in Inghilterra per la corvée. Immagino che nell'esercito non si sia mai troppo anziani per la corvée.» Nella baracca, con il suo piccolo album di fotografie aperto sulla scolorita coperta oliva, Bob lottava contro una montante ondata di solitudine. «Ogni volta che guardo l'orologio, sottraggo cinque ore, per avere l'ora di Chicago. Immagino che cosa stai facendo e sogno di te. Certo mi aiuta a passare il tempo.» Sfogliò ancora la piccola collezione di foto. «Mi offrono una certa consolazione. Spero di vedere Bobby presto con nuovi vestiti. Ho davvero una famiglia meravigliosa e ne sono molto orgoglioso. Mi... manchi, dolcezza, e non vedo l'ora di stringerti a me, quando sarò nuovamente tuo e non di Zio Sam... Prego per la pace e per un mondo migliore dove vivere.»

Durante i suoi primi giorni ad Attlebridge l'equipaggio Farrington si inserì nella vita dello squadrone, imparò la to-

pografia della base ed iniziò la fase di preparazione al combattimento. Dal quartiermastro ricevettero l'equipaggiamento di volo personale – paracadute, imbracatura, Mae West,¹⁶ tuta elettroriscaldata, giubbotto foderato di pelliccia, brache, stivali, casco e maschera per l'ossigeno – da conservare nello spogliatoio degli equipaggi operativi. La loro baracca era a oltre 1 chilometro dalla mensa e dagli altri locali comuni della base e, sebbene i camion facessero corse regolari, la maggior parte degli uomini preferiva usare la bicicletta per gli spostamenti giornalieri nell'aeroporto. Nere e spartane, con il numero di identificazione dipinto sul parafango posteriore, le biciclette sfrecciavano lungo Broadway, la stradiciola pavimentata che portava dal sito WAAF alla linea di volo, o arrancavano attraverso l'onnipresente ghiaia e il fango. Erano allineate a dozzine in rastrelliere davanti a ogni edificio, appoggiate alle pareti delle baracche, o giacevano a terra come abbattute, fuori dalle costruzioni. Modelli inglesi con i freni a bacchetta sul manubrio visti raramente negli Stati Uniti, mettevano alla prova i non iniziati con bloccaggi improvvisi e cadute rovinose, specialmente dopo una serata in uno dei pub nelle vicinanze. I ragazzi compravano biciclette.

La preparazione al combattimento cominciò con la scuola a terra. Gli uomini ebbero lezioni di medicina, pronto soccorso, informazioni operative, equipaggiamento personale e identificazione velivoli. Provarono le procedure di emergenza in caso di ammaraggio e ascoltarono conferenze sul Diritto di Guerra, sull'evasione e fuga. Ogni componente dell'equipaggio seguì anche lezioni specifiche – Rosman studiò problemi di navigazione, Manners lavorò sulla rotta d'attacco simulata, Farrington e Regan passarono molto tempo sul simulatore di volo e sull'autopilota. Howard imparò le procedure radio di combattimento, i nominativi e le lettere identificative dei reparti, come pure il codice di bombardamento usato sia dagli americani sia dalla RAF. I mitraglieri ricevettero addestramento addizionale sui simulacri delle torrette e al poligono di tiro.

¹⁶ Giubbotto salvagente, così chiamato dal nome della famosa attrice.

Dopo una settimana di lezioni a terra l'equipaggio era alertato per un volo in formazione ad alta quota. Nonostante l'addestramento negli Stati Uniti e la consapevolezza di aver raggiunto un buon livello, gli uomini erano a disagio, specialmente dopo aver udito storie terribili sulle collisioni in volo che sembravano affliggere il 466°. Nelle baracche e a mensa i veterani si divertivano ad offrire a tutti gli equipaggi vergini dettagli macabri delle catastrofi di cui erano stati testimoni nel cielo. Così non fu sorprendente che tutti apparissero nervosi quando l'equipaggio intero si riunì sulla piazzola per la prima missione addestrativa reale. Il tempo era terribile, con nubi a strati fino a quasi 1.500 metri e una pioggia sferzante che si abbatteva sul campo. La fine della pista era nascosta dalla nebbia e quando gli uomini assunsero le loro posizioni per il decollo nessuno, e meno di tutti Farrington, pensava che quel giorno sarebbero andati in volo: dopotutto si trattava solo di addestramento. Ma la missione non fu cancellata: la torre di controllo diede il segnale di partenza e Farrington guardò i velivoli davanti a lui avviarsi rombando lungo la pista e svanire dietro un velario di nubi basse. Poi toccò a loro, accelerando sull'asfalto nero di pioggia per lanciarsi nel nulla. Quando, dopo quella che sembrò un'eternità, sbucarono dalle nubi, emergendo all'improvviso nella chiara e fredda aria luminosa, non riuscirono a localizzare gli altri aerei della loro formazione. Dopo aver volato in cerchio per diversi minuti, con gli occhi che scrutavano l'orizzonte e un denso tappeto di nubi illuminate dal sole sotto di loro, Farrington si decise a seguire il suo piano di volo, dirigendosi verso il Wash e la rotta d'attacco prevista.

All'improvviso la voce di Gregorian squillò nell'interfono dalla torretta di prua.

«Che è quella roba laggiù?» strillò.

Anche Brooklyn lo vide. «Sbuffi di fumo nero, signore, circa 300 metri sotto di noi e alla nostra sinistra. Gesù, penso che sia contraerea.»

«Contraerea! In Inghilterra?» abbaiò Farrington, incredulo.

«Ci stanno sparando, signore», chiamò Peterson dalla sua torretta. «Nessun dubbio.»

«Diavolo, andiamo via di qua», annunciò calmo Regan.

Farrington virò a destra e iniziò una decisa salita, lasciando dietro di sé in pochi secondi i neri sbuffi fuligginosi.

Di ritorno ad Attlebridge nel pomeriggio, un Farrington imbarazzato scoprì con disappunto che avevano deviato sopra una zona riservata, ben lontano dal piano di volo e che le batterie contraeree britanniche avevano sparato numerose salve di avvertimento. «Tenente», osservò impassibile l'ufficiale addetto al debriefing,¹⁷ «nel 787° odiamo perdere un equipaggio per il fuoco contraereo nemico; perderne uno per quello britannico è un po' duro da digerire.»

Nonostante questa disavventura, fu presto evidente al comandante dello squadrone e ai piloti veterani incaricati di valutare i pivellini che Farrington e Regan erano entrambi ufficiali calmi e competenti: nelle missioni addestrative che seguirono, essi manovraronò il Liberator con abilità e confidenza, specialmente nel volo in formazione ad alta quota, in cui molti piloti freschi dagli Stati Uniti erano incerti e timorosi. In particolare Farrington sembrava avere un talento particolare per far scivolare senza sbavature il grosso bombardiere nella posizione assegnata in formazione; volare ala contro ala non lo impressionava: fu in quei giorni che i ragazzi dell'equipaggio cominciarono a chiamarlo Fearless Fosdick.¹⁸

Certamente la base aerea 120 non era casa, e l'equipaggio doveva in qualche modo adattarsi. Almeno, la posta finalmente li aveva raggiunti e ciascuno gioiva. «Felice di aver ricevuto la tua lettera oggi», scrisse Howard al fratello il 25. «È stata la prima posta che ho ricevuto da quando ho lasciato gli Stati Uniti: sedici lettere, comprese nove da Nancy.» Ce n'era anche una di Alice, una lunga lettera di posta aerea scritta nel giorno in cui era partito; conteneva un'istantanea di loro a New York, in posa davanti a un albero nello zoo di Central Park. L'aveva fatta Jerry Barrett: li aveva invitati a cena nell'appartamento dei genitori, al di là del parco, ma avevano declinato l'invito, preferendo pas-

¹⁷ Rapporto post-missione.

¹⁸ Popolare personaggio di vignette a strisce.

sare la sera insieme da soli. La lettera lo sorprese: era allegra e briosa, come lei era sempre, ma lo pregava di scriverle, per non lasciar cadere la cosa. Si aspettava di vederlo ancora di nuovo presto a New York e di avere sue notizie nel frattempo.

Come scoprirono, la base era una città di più di 3.000 uomini, sorprendentemente autosufficiente, molto più grande dei villaggi sparsi nella campagna circostante. Oltre agli equipaggi da combattimento, conobbero personale di terra addetto alle infrastrutture, alla manutenzione, all'armamento, alle informazioni, alle operazioni, alla meteorologia, all'addestramento, alla difesa della base, all'amministrazione e perfino alle relazioni pubbliche. Ogni giorno il Bollettino, esposto al comando del reparto, annunciava un'incredibile varietà di attività, che tentava di conservare una sembianza di normalità civile. Nella loro prima settimana, nel cinema della base, soprannominato ironicamente l'Opera House, furono proiettati *Crazy Girl*, con Mickey Rooney e Judy Garland, e *Heavenly Body*, con William Powell e Hedy Lamarr. C'erano spettacoli alle 18.30 e alle 20.30, con matinée ogni lunedì, mercoledì, venerdì e domenica. Se non andavano al cinema, gli ufficiali avevano il loro circolo e gli avieri potevano dirigersi all'Aero Club. Gestito dalla Croce Rossa, era aperto tutti i giorni dalle 11 del mattino e offriva, come pubblicizzato dal Bollettino, «eccellenti dischi, quotidiani di casa, caldi caminetti e Marge, Mary e Nell sul ponte». Le tre donne erano volontarie della Croce Rossa che costituivano il personale del club e tentavano di dare un tocco casalingo alla base. L'Aero Club organizzava anche altre attività particolari e offriva lezioni di danza, nozioni di conversazione in francese, l'ora di musica classica, uno spettacolo di quiz, commenti alle notizie e il «ballo di gala della settimana», con l'orchestra del gruppo, il giovedì sera. Con loro stupore, dozzine di ragazze del luogo dai villaggi circostanti e da Norwich arrivavano alla base con i «camion della libertà» per le occasioni di festa. Per i più tranquilli, il Grande Bingo era l'evento del venerdì alle 19. La Taverna di Shamrock, «con il famoso virtuoso di piano Paul Bowers», era aperta tutte le sere tran-

ne la domenica alle 19 nel sito WAAF di fronte all'ufficio dei servizi speciali. A differenza dell'Aero Club, allo Shamrock si serviva birra.

Il gruppo offriva anche corsi per corrispondenza e altre attività educative. «Studia, fratello, studia. Perché non prepararsi per quegli anni DOPO la guerra? Sono ora disponibili corsi per corrispondenza delle migliori università del Regno Unito che offrono quattrocento corsi su qualsiasi cosa, dall'allevamento del bestiame alla storia della filosofia. Zio Sam paga metà del conto. E se volete andare a Oxford o a Cambridge per una settimana, venite a trovare gli Special Services.» Inoltre ci si poteva iscrivere a corsi su come gestire le finanze personali in guerra. «Trovatevi in tasca un po' di denaro quando tornate»,¹⁹ era il consiglio. Howard si appassionò in particolare alle attività atletiche della base: tornei di ping-pong, boxe, pallacanestro, c'era perfino una squadra di football. La squadra di baseball del gruppo, apprese, aveva vinto in agosto il campionato dell'8^a.

«Alla fine ho una base permanente per un po'», scrisse Howard il 22 ottobre, «così posso trovare qualche minuto per me.» Si stava orizzontando nella base, adattandosi alla nuova routine e restando «occupato in ogni momento». Aveva incontrato una dozzina di ragazzi che aveva conosciuto durante le varie fasi d'addestramento negli Stati Uniti – uomini che aveva visto alla scuola radio, a Tyndall o a Westover – quindi il terreno non era del tutto alieno. Ancora non era riuscito a entrare in contatto con il cognato, ma sperava di farlo presto. «So dove si trova Tom, ma lui non sa che sono qui e mi ci vorrà un bel po' prima di avere un permesso. Se solo lui sapesse dove sono, potrebbe venire a trovarmi senza alcun problema.»

L'atmosfera informale delle basi aeree in Gran Bretagna era ben nota, ma i ragazzi furono piacevolmente sorpresi nel constatare quanto fosse rilassata la routine militare. «Qui non suona la sveglia», spiegò Bob a Marie. «Ci svegliano per una missione o per la scuola a terra. Altrimenti dormiamo. Nessuna adunata per la ritirata. Solo ci mettiamo sull'atten-

¹⁹ In americano, molto incisivamente, «Have some jack when you get back».

ti dovunque ci capita di trovarci quando suona l'inno nazionale e la bandiera viene ammainata. A qualsiasi ora ci alziamo prima delle 8 del mattino, mangiamo. Il pasto di mezzogiorno è dalle 11.30 alle 13 e quello della sera è dalle 17.30 alle 18.30.» Inoltre non ci sarebbe stato servizio di corvée per loro non appena avessero raggiunto lo status di combattenti e questo, concluse Bob, era un bel vantaggio. «Non dobbiamo prenderci cura delle cacche di pollo qui», disse loro uno dei ragazzi della baracca, sebbene di tanto in tanto qualche comandante locale tentasse di dare un giro di vite. Non molto dopo l'arrivo dell'equipaggio Farrington, il comandante del 466° lamentò che «personale di questa base è stato fermato dalla Polizia Militare di Londra per violazioni di scarsa rilevanza, come divisa sbottonata, mancanza di gradi, identificazione non corretta, uniforme in disordine, mancanza della piastrina ecc. Queste violazioni hanno un riflesso negativo sulla base nel suo complesso e devono cessare. Chi vi incorrerà nel futuro sarà soggetto a severa azione disciplinare». Dopo solo due giorni ammonì il suo personale che «durante i prossimi dieci giorni verranno intensificati i controlli a Norwich, Lowescroft e King's Lynn sul comportamento e la disciplina militare. I comandanti delle unità si accerteranno che tutto il personale sia indottrinato circa la corretta condotta». Avvertì anche che «si rammenta a tutto il personale che un permesso è un privilegio e *non* una questione di diritto». Queste istruzioni ebbero apparentemente poca efficacia, dal momento che poco più tardi si sentì costretto a sottolineare che «la correttezza militare su questa base ha raggiunto un tale livello di indifferenza che è necessario prendere misure drastiche per correggere questa situazione. I comandanti delle unità hanno ricevuto istruzioni di portare l'argomento all'attenzione del personale del proprio comando e verranno fatti i passi per garantire l'osservanza di ciò. Qualsiasi ufficiale o aviere di questo comando che verrà meno all'obbligo del saluto militare sarà soggetto a sanzione disciplinare». Fu un avviso ripetuto continuamente per settimane.

In base il cibo era abbondante e sorprendentemente buono. Fra di loro, e di certo con i cuochi, potevano recri-

minare per le orripilanti uova in polvere, che a volte si presentavano di un improbabile color verde bile o di un sospetto grigio rugginoso e praticamente tutti mugugnavano sulla carne di montone e sugli onnipresenti cavoletti di Bruxelles, ma, come una canzone di successo di Bing Crosby li incoraggiava a fare, con i loro cari a casa accentuavano i lati positivi. «I pasti non sono male qui», riferiva Bob, «tranne che non abbiamo latte fresco.»

Il tempo era un'altra questione. «Come al solito, qui piove», scrisse Howard con ciò che diventò un ritornello ricorrente anche nei loro primi giorni in Inghilterra, «e probabilmente continuerà così per una settimana o giù di lì.» «In media piove nove giorni su dieci», aggiunse depresso. La pioggia divenne l'elemento dominante nella loro vita: scrosciava contro le finestre, tambureggiava sul tetto di lamiera; gocciolava da ogni sporgenza e si raccoglieva dovunque in pozzanghere, trasformando il mondo in un pantano fangoso. A volte si rovesciava torrenziale, trascinata da raffiche di vento ululante. Veniva giù a torrenti da nuvole così basse che potevano toccarle. Si trasformava in nevischio, in grandine e di nuovo in goccioloni poderosi. Indugiava sotto forma di nebbia, di foschia, di bruma. E, in modo ancor più ingannevole ed irritante, a volte veniva in una forma così sottile che era impossibile avvertire qualcosa che potesse essere distinto come goccia, così invisibile che non riusciva neppure a incresparsi la placida superficie di una pozzanghera e ciononostante, dopo aver percorso solo dieci metri, il viso, la giacca, il cappello erano inzuppati, come se in qualche modo avessero essi stessi generato l'umidità da qualche elusiva sorgente interna.

Ogni cosa era umida. Perfino all'interno della baracca, con il suo freddo pavimento di cemento incrostato di fango, la condensa proveniente dalla stufa aggiungeva il suo contributo all'umidità ineludibile. «Ti gela fino alle ossa», scrisse Bob. «La maggior parte di noi indossa mutandoni e maglie di lana... Questa è la prima volta che porto indumenti lunghi di lana e di sicuro adesso continuo a farlo.» La piccola stufa riusciva solo a produrre «abbastanza calore da tenerti caldo se restavi a letto tenendo i piedi ben lontani dal

suolo... Il clima è il peggiore che abbia mai sperimentato», osservò. «Non è troppo freddo a guardare il termometro, ma ti gela per l'umidità nella nebbia... Non mi ero mai reso conto che ci fosse un angolo della terra così umido o un'atmosfera così mutevole», rimuginava. «Dopo essere stato qui sono giunto ad apprezzare l'Illinois.»

Il 23 ottobre finalmente arrivarono le promozioni per gli avieri, ma in quei loro primi giorni alla base 120 avevano ben poche opportunità di spendere alcunché del loro denaro. «Non abbiamo ancora avuto un permesso che ci consentisse di incontrare i civili dell'Inghilterra», scrisse Bob il 27. I ragazzi avevano parlato di andare fino al villaggio, ma era a più di 3 chilometri e l'oscuramento rendeva la navigazione difficile per i nuovi arrivati. Alcuni degli anziani al sito WAAF li avevano già istruiti sui pub del circondario. «Dovete solo sgusciar fuori dal cancello nero qui in fondo a Broadway. Ci vuole circa un chilometro per The Dog. Gran posto», spiegò un mitragliere della loro baracca. «Sulla strada principale da King's Lynn a Yarmouth. Birre chiare e scure e c'è da fare. In ogni caso vi serve una bicicletta e se vi stancate potete sempre fermarvi a fare una visita a una delle ragazze delle fattorie lungo la strada: ci sono un paio di case dove sono davvero gentili con i GI. Ci sono The Swan e The Union Jack su a Ringland o The Bush a Costessy. Ci sono anche dei botteghini con eccellente "fish and chips",²⁰ se ce la fate prima che chiudano.» Brennan si presentò a mensa addirittura con una mappa dei pub, disegnata da un collega del 786°, con i dettagli sulle strade, le distanze e le destinazioni degne di nota.

Ma l'equipaggio non si decideva. «Recentemente saremmo potuti andare diverse volte», scrisse Bob, «ma la banda preferisce vedere i film gratuiti o all'Aero Club in base per attività di vario tipo.» Dopo una giornata di scuola a terra e di missioni addestrative si riunivano intorno alla stufetta, «scrivendo lettere a casa e riscaldando i piedi». Speravano di andare presto a Norwich. «Dall'alto le città appaiono molto diverse da quelle americane.» La vista ricordava un

²⁰ Popolare cibo da asporto: pesce fritto e patatine.

album di foto dell'Inghilterra che lui e Marie avevano visto durante la sua ultima licenza a casa. «Certo ci sono alcune case pittoresche in mattoni; hanno anche quei viottoli di campagna di cui si legge.» Ma gli Stati Uniti erano «di gran lunga più avanti in tutto quello che ho visto qui. Le automobili sono piccole, con il volante a destra: guidano sul lato sinistro della strada... I treni hanno dimensioni inferiori e sembrano giocattoli a paragone dei nostri giganti. Le strade sono strette e sono più che altro vie campestri».

Sebbene il suo contatto con la vita inglese fosse limitato a ciò che aveva osservato sulla strada per la base aerea 120, e alle chiacchiere che giravano in aeroporto, Bob si era già fatto quella che era un'impressione tipica. «L'Inghilterra ha un sistema di classi e un mucchio di poveri. Mi dispiace per loro.» Tutto appariva sporco, coperto di fuliggine e la gente aveva un aspetto grigio come lo sfondo. Le abitazioni povere, la mancanza di combustibile, di vestiario, di servizi sanitari e anche di sapone «tranne che per i pochi privilegiati» lo aveva scioccato. Al contrario la base, con la sua abbondanza di cibo e di divertimenti, era un'isola di prosperità, una porzione di casa.

Era un'esistenza anomala, curiosa, difficile da capire bene, se decidevano di pensarci. Su questa base protetta in Inghilterra, con i suoi film e il ping-pong, i balli, le ragazze della «Corsa della Libertà» e le bevande all'Aero Club, la guerra era in agguato tutto attorno e ad ogni giorno che passava si faceva via via inesorabilmente più vicina. «Non sembra possibile che siamo oltremare», rifletteva Bob, sforzandosi di afferrare la realtà della loro nuova, strana vita. «Questa è la vera situazione: in America si legge solo di bombe robot ecc. In Inghilterra cadono davvero.» Ai primi di ottobre una gigantesca V-2 si era abbattuta su una fattoria a circa 7 chilometri di distanza. Il boato fu udito fino a Norwich e il cratere, secondo le voci che circolavano nella base, misurava 7 metri di profondità e 20 di diametro. Ogni mercoledì era il giorno delle maschere antigas e tutti la portavano dalle 8 alle 12 e dalle 10 alle 10.30 le indossavano mentre svolgevano le attività di servizio.

Durante la loro prima settimana ad Attlebridge, il 466°

Squadron fece quasi quotidianamente missioni su obiettivi in Germania – Mannheim, Colonia, Magonza, la Ruhr. Ogni mattino, nella pallida luce dell'alba, l'equipaggio Farrington osservava incantato i grossi aeroplani che si muovevano pesantemente dalle loro piazzole, rullavano lungo i raccordi perimetrali, si allineavano per il decollo e si avviavano rombando nella foschia incombente. Fermandosi lungo la strada per la scuola a terra, con le teste piegate in alto, i loro occhi seguivano il reparto che si formava nel cielo del campo, si ricongiungeva con gli altri e infine scompariva oltre l'orizzonte. Per oltre un'ora, in un mattino sorprendentemente sereno, il luminoso cielo azzurro appariva intessuto di scie di condensazione, mentre centinaia di bombardieri pesanti facevano rotta verso obiettivi sul continente: era uno spettacolo affascinante. Nel pomeriggio l'equipaggio si tratteneva a guardare la formazione che rientrava: come tutti gli altri, contavano gli aeroplani.

Più tardi, a mensa, i ragazzi osservavano gli equipaggi che uscivano alla spicciolata dal rapporto post-missione. Alcuni erano stanchi e storditi, altri esuberanti e chiassosi; alcuni avevano voglia di parlare, raccontando ciò che avevano visto quel giorno in volo, altri sedevano silenziosi, inespRESSivi, preoccupati. Farrington e il suo equipaggio li osservavano, ascoltavano. Col passar dei giorni e l'avvicinarsi dell'impiego in combattimento, si scoprirono quasi maniacalmente attenti ad ogni esperienza narrata, ad ogni frammento di consiglio, ad ogni soffio di istruzione sugli equipaggiamenti, il pronto soccorso, il tempo, tutte cose che due mesi prima avrebbero fatto fatica a tenerli svegli. Ripassavano i loro compiti, le procedure, controllavano l'equipaggiamento, esaminavano i velivoli rientrati, osservando motori piantati, finestrature segnate dalle schegge, fori sfrangiati dagli shrapnel, alcuni dei quali più grandi di un pallone da football. Osservavano gli equipaggi veterani assorti nelle proprie occupazioni in base, mentre mangiavano a mensa o bevevano all'Aero Club. Che cosa cercavano? Che cosa speravano di trovare? Qualche indicazione, qualche suggerimento, qualche specifica qualità che potesse garantire la sopravvivenza?

Erano sulla base da più di due settimane e sebbene ci fosse ancora spazio per ulteriori missioni addestrative, sapevano che sarebbero entrati presto in combattimento. Ogni giorno controllavano la lista d'allarme con crescente aspettativa, scrutando le nitide righe dattiloscritte dei nomi in cerca del proprio. Infine il 4 novembre, a colazione, appresero che uno dei nuovi equipaggi, assegnato allo squadrone nel loro stesso giorno, era andato in missione quel mattino, diretto su un obiettivo in Germania. Erano tutti titubanti quando si recarono alle 9 all'ufficio comando del 787°, ansiosi di udire la lettura della lista d'allarme per la missione dell'indomani. L'ufficiale alle operazioni aprì la porta, avanzò nella limpida luce solare e richiamò l'attenzione. «I seguenti equipaggi sono allertati per domani», annunciò, «e non devono allontanarsi dalla base.» Howard ascoltava con attenzione l'ufficiale che, leggendo dal suo taccuino, pronunciava lentamente i nomi dei piloti, seguiti da quelli dei membri dell'equipaggio. Infine lo udì.

«Farrington, Richard!»

«Eccolo», squillò la voce del suo pilota, e poi uno a uno i membri dell'equipaggio risposero ad alta voce sentendo chiamare i loro nomi. Lo stava aspettando da giorni, e tuttavia Howard restò stupefatto, quasi senza fiato, rimanendo in piedi in silenzio fuori dalla baracca delle operazioni, sullo stretto basamento coperto di fango.

Quel mattino effettuarono una missione addestrativa con ventisette B-24 in formazione ad alta quota. Avevano volato attraverso il Paese, sganciando simulacri di bombe su chiatte che fungevano da obiettivo nel Wash, ma oggi era diverso. Avevano assistito a un briefing completo e avevano passato poco più di tre ore in aria, sobbalzando nella scia delle eliche dei velivoli davanti a loro, stringendo da vicino il loro gregario tanto quanto Farrington poteva osare. Ogni membro dell'equipaggio era teso, eccitato.

Di ritorno alla baracca dopo il rancio serale, nessuno era stanco. Per un po' parlarono, scherzarono, misero in ordine il loro equipaggiamento per il giorno dopo; scrissero lettere, alimentarono il fuoco. Ricontrollarono il loro equipaggiamento, andarono alla latrina. Poi uno per uno si infilarono

in branda, spensero le luci, anche le chiacchiere si spensero e la baracca cadde in silenzio, lasciando ogni uomo solo con i suoi pensieri. Howard giaceva sul dorso, gli occhi spalancati, fissando l'inclinazione del soffitto metallico. Una jeep avanzava lentamente lungo la strada fuori dalla baracca e sopra lo sferragliare delle sue marce poteva udire il rombo dei Lancaster e degli Halifax, la RAF in rotta verso il continente e la morte. Nell'oscurità poteva vedere la sagoma di Jerry Barrett, seduto ben dritto sulla sua branda, una figura indistinta evidenziata dal chiarore rossastro della pipa. Howard si girò su un fianco, tirando le coperte ben tese sopra la spalla, sforzandosi di tenere insieme il materasso sotto di sé. All'altra estremità della baracca anche Al stava fumando. Qualcuno – era Brennan? – borbottava confusamente nel sonno. Suonava come una preghiera.

Howard tentava di rilassarsi. Pensieri vaganti, momenti dimenticati della scuola, del periodo d'addestramento gli attraversavano la mente come lampi. Pensava alla casa in Trunk Street, al portico posteriore dove mangiavano d'estate, ai fiori rosso sangue della lagerstroemia al di là della transenna. Vide l'androne decorato del Teatro Tivoli a Chattanooga, dove era andato con sua sorella Mildred e Tom subito dopo il loro matrimonio. Che cosa videro quel giorno, prima della guerra? Pensò alle nuotate nel lago Fillauer in giornate soffocanti, senza nubi, con Buddy McLeod e C. L. Bivens. Pensò al Central Drug Store, con le sue esposizioni di luminose cartoline d'auguri, il ricco e denso profumo dei cosmetici e dei dolci, il sifone del seltz. Pensò a Nancy. Poi queste immagini si dissolsero, sostituite da una confusa sequenza di frequenze radio, numeri di chiamata, codici. Non voleva pensare all'indomani, ma con un'incrollabile, primitiva chiarezza si domandò, forse per la centesima volta quel giorno, che cosa ci stava a fare lui, Howard Goodner di Cleveland, Tennessee, in una fredda baracca, fiocamente illuminata, nelle pianure dell'East Anglia. Qualcuno – Al, pensò – si alzò stancamente, si infilò il giubbetto sopra la sottotuta e silenziosamente scivolò fuori, diretto alla latrina.

Howard aveva scritto a casa verso sera, proprio prima dello spegnimento delle luci. Avrebbe imbucato la lettera

andando a mensa al mattino. «Non ho ancora visto molto», scrisse, «ma, mamma, non preoccuparti assolutamente per me, perché mi andrà bene e se non me lo sentissi non te lo direi.» La avisò che forse non avrebbe potuto scrivere con la stessa frequenza nei giorni a venire, ma non doveva preoccuparsi. «Ti prometto», concluse, «non accadrà nulla.»

LE ALI DEL MATTINO

Mentre migliaia di uomini si agitavano inquieti in un sopore senza requie nelle baracche sparse nell'East Anglia, ufficiali superiori alle operazioni si riunivano all'VIII Bomber Command per il giornaliero briefing meteo finale. Impeccabili nella divisa, nonostante l'ora, gli ufficiali erano radunati attorno a una piccola tavola in legno in una grande sala priva di finestre. Di fronte a loro, su una parete intensamente illuminata, era dispiegata una gigantesca carta dell'Europa, con le sue caratteristiche topografiche e i confini politici ricoperti di diagrammi e simboli. Un giovane ufficiale stava in piedi davanti alla carta, accanto a lui era appoggiata un'asta ricavata da un bambù lunga un paio di metri. Consultando i fogli che stringeva nella mano sinistra, tracciava con l'asta un'ampia parabola attraverso la mappa. Mentre parlava, gli uomini facevano passare lo sguardo alternativamente dagli incartamenti aperti davanti a loro alla carta geografica. Fecero domande. La punta della bacchetta si mosse ancora verso est e si fermò. Un altro ufficiale, dal viso fresco e fiducioso, di non più di venticinque anni, si alzò dal tavolo e si unì al primo, prese l'asta, e seguì una linea che zigzagava dalla costa meridionale dell'Inghilterra verso est in direzione della Francia, finché non scompariva in un coagulo di rosso lungo il confine tedesco.

Per tutto il giorno, mentre controllava il procedere della missione già in corso, lo staff operativo dell'VIII Bomber

Command aveva seguito con ansia l'andamento di un instabile sistema di alta pressione che si stava aprendo la strada verso est attraverso il continente. Il tempo era sempre un problema, sempre un fattore critico nella pianificazione, non solo sull'obiettivo, ma anche sulle basi, dove centinaia di aerei dovevano ricongiungersi e poi, completata la missione, atterrare, nello spazio aereo dell'East Anglia pericolosamente congestionato. Lo staff si era riunito, come ogni giorno, nella grande sala quadrata interrata sotto dieci metri di cemento armato nell'area dove una volta c'era il collegio femminile dell'Abbazia di Wycombe. Situata a nord-ovest di Londra e denominato in codice Pinetree, High Wycombe era stata impiegata come sede del quartier generale dell'VIII Bomber Command fin dall'arrivo degli americani in Inghilterra nel 1942. Era il centro nevralgico del vasto e complesso meccanismo di guerra che l'8ª Air Force dell'esercito americano aveva costituito per l'assalto all'Europa di Hitler. Ai briefing meteo giornalieri delle 10.15 e delle 16, rapporti aggiornati avevano indicato che l'alta pressione avrebbe probabilmente tenuto per la missione del giorno seguente, sebbene sulla Francia orientale e sulla Germania settentrionale il tempo potesse essere variabile. Nel tardo pomeriggio erano anche cominciati ad arrivare i rapporti di situazione dai reparti impegnati nella missione in corso, permettendo così allo staff di definire la disponibilità di velivoli ed equipaggi per il giorno successivo: sulla base di queste proiezioni lo staff, seguendo procedure operative standard, aveva selezionato un numero di obiettivi dalla lista di priorità redatta dal Combined Bomber Offensive. Nel tardo pomeriggio il capo delle operazioni aveva valutato le raccomandazioni del suo staff e aveva preso le decisioni preliminari. Aveva scelto gli obiettivi, aveva definito il numero di velivoli necessari per la missione, il tipo di bombe richiesto per distruggere gli obiettivi e l'ordine di battaglia per le tre divisioni dell'8ª. Un ordine di allerta con queste informazioni era stato inoltrato lungo la catena di comando dopo il briefing meteo delle 16, preavvisando tutte le unità di una missione per il giorno dopo. Adesso, qualche ora più tardi, con la disponibilità degli ultimi dati

meteorologici, bisognava prendere la decisione finale. Seduto al tavolino, con un'infilata di telefoni alla sua sinistra, il comandante chiuse il suo incartamento e guardò un'ultima volta la mappa: sarebbero andati.

Subito dopo le 22 la telescrivente cominciò a ticchettare nel centro operazioni in una residenza di campagna a sud di Norwich. Ketteringham Hall serviva da quartier generale della 2ª Division. Comandava tutti i B-24 dell'8ª – quindici bomber group riuniti in cinque combat wing disseminati nell'acquitrinosa piana di Norfolk. Era da ore che gli ufficiali riuniti quella sera nell'edificio delle operazioni stavano aspettando l'ordine da Pinetree. Sapevano che la riunione meteo aveva dato indicazioni di condizioni favorevoli per la missione dell'indomani e un ordine di preallerta era arrivato nel tardo pomeriggio sul «frullatore», un telefono speciale che confondeva elettronicamente le parole pronunciate rendendole incomprensibili a chiunque cercasse di intercettare la linea, prima di ripristinarle al capo ricevente. Quel messaggio identificava l'obiettivo con un numero di codice e specificava il munizionamento richiesto. Gli staff delle operazioni e delle informazioni avevano già cominciato a pianificare la missione, studiare le mappe dell'obiettivo, calcolare i carichi di bombe, tracciare rotte e determinare i tempi, organizzando il supporto dei caccia, e definire il numero di velivoli necessari, l'ordine dei combat wing della division e il numero di squadron in ciascuno di essi.

Con questa attività preparatoria in corso, il comando della 2ª Division allertò i suoi cinque comandanti di wing, un'organizzazione esclusivamente operativa, senza responsabilità amministrative. Gli ufficiali avevano il compito di calcolare gli orari di decollo e i punti di ricongiungimento dei tre group sotto il loro comando. Essi definivano anche la loro posizione nella formazione dello wing: chi avrebbe volato come leader, chi in posizione alta e chi in bassa. Il decollo e il ricongiungimento erano fasi esasperanti e pericolose in ogni missione e la pianificazione doveva essere meticolosa. Al comando del 96º Combat Wing a Rackheath, gli ufficiali alle operazioni esaminavano l'ordine di prealler-

ta: questo non conteneva tutte le informazioni, ma sapevano già che avrebbero inviato circa 100 aerei più o meno nello stesso momento in un'area delle dimensioni di Filadelfia. Forse il tempo sarebbe stato buono, sereno e con visibilità illimitata: CAVU,¹ come lo definivano i ragazzi meteo; di solito non lo era; forse l'alta pressione avrebbe tenuto, ma non potevano contarci: il tempo cambiava con una rapidità e un'imprevedibilità tali da sfidare qualsiasi previsione.

I tre group che costituivano il 96° Wing, il 466° ad Attlebridge, il 467° a Horsham St. Faith e il 458° a Rackheath, ricevevano il primo avviso di una missione per il giorno seguente mediante un messaggio telefonico sul «frullatore» del centro comunicazioni dell'ufficio operazioni. La chiamata dal comando superiore era arrivata alla base aerea 120 nel tardo pomeriggio, mentre l'ultimo degli equipaggi rientrato dalla missione del giorno a Gelsenkirchen stava ancora rispondendo stancamente alle domande nel rapporto post-missione. L'ufficiale di guardia nell'edificio delle operazioni di group avisò subito tutti i servizi della base di aspettarsi un ordine per una missione all'indomani. Una rapida chiamata allertò il comandante di reparto, l'ufficiale alle operazioni (S-3), la sezione informazioni (S-2), il navigatore e il bombardiere, l'ufficio meteo, la sala operativa, le sezioni munizionamento e armamento, l'ufficio tecnico, le unità comunicazioni e fotografica, la mensa, l'autoreparto e infine i piantoni di ogni insediamento degli equipaggi.

Gli equipaggi da combattimento erano ancora a mensa o, sfiniti, si stavano avviando alle loro baracche per godersi un po' di sonno, quando il personale chiave cominciò ad affluire al centro operazioni: ci sarebbero rimasti tutta la notte. Nell'attesa dell'arrivo dell'ordine esecutivo, stavano già analizzando le informazioni preliminari giunte dal comando di wing per identificare gli elementi salienti per l'indomani. Dove sarebbero dovuti andare? Quanti aerei avrebbero partecipato? Quale doveva essere il carico di bombe? E il carburante? Un rifornimento completo signi-

¹ Ceiling And Visibility Unlimited.

ficava una penetrazione in profondità, una missione dura e il numero di velivoli indicava se si trattava di un evento importante – un massimo sforzo che avrebbe mandato in combattimento tutti e quattro gli squadron. Ma l'ordine di preallerta era raramente completo e chi si trovava nell'edificio delle operazioni spesso doveva attendere, a volte per ore, che la telescrivente sputasse i dati significativi provenienti dai comandi superiori. Tardivi aggiornamenti della situazione meteo, nuove informazioni sulla Flak o sulla Luftwaffe o altri fattori potevano provocare cambiamenti negli ordini: annessi e modifiche sarebbero continuati a fluire per tutto il corso della notte. Nessuno in questo edificio avrebbe dormito.

Gli obiettivi arrivavano in forma codificata: un insieme criptato di numeri che faceva correre l'ufficiale S-2 di servizio nell'ufficio cifra sigillato; là controllava il manuale segretissimo dei codici, per decifrare il riferimento all'obiettivo e prelevava il corretto incartamento fra le centinaia che erano conservati. Ognuno conteneva una mappa e una nitida fotografia verticale dell'obiettivo in formato standard. L'ufficiale alle informazioni prendeva un lucido con una griglia numerata, lo poneva con attenzione sulla fotografia e, facendo riferimento a un numero di codice dall'ordine pervenuto via telescrivente, determinava il centro del desiderato diagramma d'impatto delle bombe sull'obiettivo, il cosiddetto MPI, mean point of impact, il punto di mira delle bombe per la missione. Avendo definito l'obiettivo, l'S-2 trasmetteva il tutto all'S-3 e agli uffici del bombardiere e del navigatore del reparto. Lo staff addetto alle informazioni cominciava anche a mettere insieme le mappe, le fotografie e tutto il materiale di interesse per i navigatori e i bombardieri, mentre il laboratorio fotografico riproduceva le carte della contraerea e le veline di missione che sarebbero poi state usate per il briefing agli equipaggi.

Su una grande carta murale lo staff delle operazioni cominciò a segnare la rotta per l'obiettivo e l'ufficio del navigatore del reparto indicò prue, distanze e tempi per il ri-congiungimento. Controllarono e ricontrollarono i rapporti meteo, specialmente le temperature e i dati del vento in

quota lungo la rotta. Calcolarono le velocità e la deriva sui vari segmenti e li confrontarono con i tempi che avevano ricevuto dal comando superiore. La precisione era essenziale: se il group non fosse riuscito a decollare in orario, se il ricongiungimento fosse stato troppo lento, se avesse mancato un punto di controllo anche solo di un minuto, ne poteva risultare un disastro. Con 1.000 bombardieri che si riunivano nelle affollate nubi dell'East Anglia, ognuno doveva trovare il posto assegnato, alla quota assegnata e al momento assegnato.

Nel frattempo ufficiali dell'ufficio bombardieri del group incombevano su un grande tavolo, col piano coperto da una miriade di mappe, foto aeree e con le più recenti informazioni meteo. Analizzando le lucide fotografie verticali da alta quota, studiavano i punti caratteristici cruciali del terreno: incroci stradali, linee ferroviarie, punti, un'ansa di fiume che avrebbero dovuto controllare nella corsa d'attacco. Dovevano anticipare le condizioni sull'obiettivo, calcolando le velocità, la deriva e i dati di prua che sarebbero stati inseriti nella regolazione del sistema di puntamento per la quota d'attacco.

Più tardi, verso sera, cominciarono ad arrivare gli ufficiali alle operazioni dello squadron, ansiosi di vedere le cose di cui avrebbero avuto bisogno l'indomani. A mezzanotte, nelle stanze prive di finestre dell'edificio riservato alle operazioni, l'aria era viziata dal greve fumo di sigaretta. Tazze di caffè e posacenere ingombravano le scrivanie e i tavoli. La temperatura era fredda e gli uomini, anche quelli che erano lì da ore, tenevano addosso il giaccone imbottito; appena valutato l'impatto che la missione del giorno aveva avuto su uomini e aerei, gli ufficiali alle operazioni vi si affollarono. Il loro compito immediato era quello di apportare le correzioni dell'ultimo minuto alle tabelle di situazione di velivoli ed equipaggi sulle pareti della sala operativa: da queste si traeva una prima ipotesi di disponibilità. Lavorando con le informazioni dell'ordine di preallerta, gli ufficiali selezionavano gli aeroplani e gli equipaggi per la missione: esaminavano le liste di allerta dello squadron poiché non tutti quelli elencati avrebbero volato. Facevano le loro

scelte e scrivevano i nomi su una grande lavagna, utilizzando uno schematico piano di formazione. Mentre gli ufficiali dello squadrone controllavano i loro elenchi, gli addetti all'equipaggiamento, alla manutenzione, all'armamento e ad altre sezioni coinvolte arrivavano alle operazioni per avere le informazioni pertinenti.

Appena noto il carico di bombe, la sezione munizionamento scendeva in campo: questa era responsabile per lo spolettamento e il caricamento delle bombe richieste su ciascuno dei velivoli del reparto. Lavorando in piena oscurità, gli specialisti caricavano i massicci ordigni – bombe da impiego generale da 1.000 libbre [450 chilogrammi], bombe a frammentazione da 500 [226 chilogrammi], bombe incendiarie – sugli speciali rimorchi per il trasporto dal deposito esplosivi alle piazzole: era un lavoro pericoloso. Impegnandosi a fondo nella scivolosa umidità e nel freddo paralizzante, spingevano con cautela le bombe in posizione sotto il vano ventrale aperto e con verricelli e carrucole sollevavano gli ingombranti ordigni dalla punta smussata nelle loro rastrelliere. Le bombe dovevano essere sistemate saldamente e con precisione: un errore poteva significare un carico non sganciato sull'obiettivo o un'improvvisa accecante esplosione al suolo. Qualche volta capitava.

Mentre gli addetti al munizionamento si infilavano strisciando dentro e fuori dai vani bombe e quelli all'armamento sistemavano i caricatori delle mitragliere all'interno degli aerei, gli specialisti di terra erano già alle piazzole, controllando e ricontrollando gli aeroplani. Anche loro avrebbero lavorato per tutta la notte, rubando solo un momento di riposo nelle tende e nelle baracchette che avevano eretto nelle vicinanze. Provavano il sistema dell'ossigeno e l'impianto carburante, i comandi di volo, scaldavano i motori; sarebbero rimasti con i loro velivoli per tutta la notte, con gli autocarri che rombavano senza requie sulle stradine della base e le jeep che sfrecciavano dal comando agli hangar e i giganteschi motori Pratt & Whitney, prima uno, poi un altro, poi un altro ancora, che ruggivano a intervalli dalle loro piazzole, con il loro rombo che riverberava come quello di un tuono lontano attraverso la campagna scura e silenziosa.

Per le 2 la pianificazione era completa. L'ultimo aggiornamento meteo era stato comunicato, l'annesso informativo finale all'ordine esecutivo 510 era stato distribuito dall'VIII Bomber Command ed era stato ricevuto e inoltrato attraverso l'elaborato apparato di comando dell'8^a. E nel cuore di una fredda notte inglese, in più di quaranta aeroporti dell'East Anglia gli uomini si agitavano nelle loro brande, sforzandosi di dormire. Entro poche ore 1.000 aerei e 10.000 uomini sarebbero stati inviati nei cieli mortali della Germania.

Alle 3, nell'oscurità che precedeva l'alba del 5 novembre 1944, la porta della baracca si aprì bruscamente e il pianto del 787° Squadron si fece avanti, con la torcia elettrica in mano.

«Barrett, Brennan, Goodner, Gregorian, Peterson, Seraydarian», disse con una voce a metà tra il sussurro e il latrato, «missione oggi. Volate. Colazione alle 3.30, briefing alle 4.»

Gli uomini rotolarono dalle loro brande, infreddoliti, spaventati e, nonostante l'ora, perfettamente svegli. Quel po' di calore che aleggiava nella baracca a mezzaluna prima dello spegnimento delle luci era svanito timidamente nella notte e la stufa se ne stava dimenticata e fredda al centro. Nessuno aveva dormito molto. Mentre si radevano in qualche modo con l'acqua gelida e annaspavano con i loro indumenti, appesi in differenti gradi di disordine sull'intelaiatura dietro i loro letti, le solite lamentele e le solite battute riempirono la baracca, ma il riso era poco convinto e gli scherzi svanirono imbarazzati.

Howard si alzò rapidamente, infilandosi nei vestiti. Aveva dormito con i boxer di cotone e la maglietta a mezze maniche, e sopra i mutandoni di lana. Non riusciva a ricordare l'ultima volta che li aveva tolti. Si infilò un paio di pesanti calze di lana sopra quelle di cotone bianco, saltellando nervosamente per scacciare il gelo umido, indossò i pantaloni dell'uniforme ordinaria, la camicia e il giaccone foderato di lana. Diede un'occhiata al Nuovo Testamento – la Bibbia Heart Shield in formato tascabile, che Nancy gli aveva regalato – e decise di lasciarsela dietro sul letto.

Fuori dalla baracca il tempo era pessimo, buio pesto, umido e freddo. Lungo tutta la strada tra le baracche forme

silenziose di uomini passavano nell'oscurità, alcuni a piedi, altri, nonostante il fango e le tenebre, in bicicletta. Un autocarro leggero, con una scaletta di fortuna all'estremità del cassone, si fermò di fronte alla baracca per portarli a circa 1 chilometro, alla mensa da combattimento; sul camion, con l'odore di metallo, benzina e telo bagnato, ci furono poche chiacchiere.

Saltati giù dal pianale dell'autocarro, sgusciarono attraverso le cortine per l'oscuramento nel chiarore giallastro della sala mensa. L'aria all'interno era pesante, un mix di fumo, grasso bruciato, sigarette e caffè. In mezzo all'acciottolio delle stoviglie e lo strisciare delle sedie di legno sul pavimento di cemento infangato, si misero in coda per il loro pasto. Non erano presenti ufficiali, che avevano la loro mensa. In tutta la sala equipaggi da combattimento sedevano a lunghi tavoli di legno, alcuni con giubbetti di pelle, altri con pesanti giacche di montone e le tute da fatica. La maggior parte aveva il berretto. Di tanto in tanto una risata, una battuta, un richiamo si alzava al di sopra del mormorio di fondo, ma l'atmosfera era ovattata, sommessa, come se ciascuno nella sala affollata avesse abbandonato l'attimo presente e si fosse rifugiato in un piccolo spazio segreto dietro i propri occhi. Quel mattino servivano una specialità: french toast² e l'odore era nauseante.

L'equipaggio trovò posto all'estremità di un tavolo e si sistemò l'uno di fronte all'altro al di sopra del cibo fumante. Howard non riuscì a mangiare; osservava i compagni: di fronte a lui Barrett sorseggiava un succo di frutta, con il berretto spinto baldanzosamente indietro sulla nuca e il braccio appoggiato allo schienale della sedia di Al. Da Jerry si irradiava sempre un'aria di fiducia in se stesso, di autocontrollo. È preoccupato di dove andremo oggi? Pensava Howard. Si domandava, come faceva lui, se erano pronti? Accanto a lui Al, con una folta ciocca di capelli neri che gli ricadeva sulla fronte, spilluzzicava con indifferenza il cibo. Bastava guardare il volto aperto, piacevole di Brooklyn per sentirsi rassicurati. All'angolo del tavolo Harry appariva

² Fetta di pane tostato, passata nell'uovo e fritta.

teso: sedeva immobile sulla sedia, stringendo saldamente il pesante tazzone bianco del caffè con entrambe le mani, con gli occhi fissi su una macchia del soffitto. Brennan e Peterson erano ai lati di Howard. Fra loro solo Jack sembrava rilassato, come se fossero tornati a Westover, pronti per un volo di navigazione in Florida. Chiacchierava amabilmente rivolto a Bob, che sedeva silenzioso, in apparenza assorbito dal suo caffè. Howard udì distintamente la parola Hoboken,³ ma non riusciva a concentrarsi. Bob non si voltava mai verso Jack, non dava segno di avvertirne le rudi gomitate o le sue facili continue battute. Ma davvero le sentiva? In realtà era da qualche parte a Chicago, pensò Howard, con la moglie e i ragazzini.

Howard guardava con attenzione ciascuno di loro, esaminando i volti che un anno prima gli erano ignoti, ma che ora gli erano familiari come quello del fratello. Li conosceva solo da poco più di sei mesi, gente di Brooklyn, Detroit e Chicago, di posti in cui non era mai stato, che uscivano da vite di cui non avrebbe potuto sapere nulla e neppure immaginare. E adesso li conosceva tutti. Li conosceva bene. Sapeva che in questo momento pensavano la stessa cosa: quando gli equipaggi stanchi sarebbero arrivati alla spiccioletta in questa stessa mensa quel pomeriggio, con un'altra missione alle spalle, ci sarebbero stati anche loro?

Solo Jack mangiava.

Usciti da mensa gli uomini salirono sui camion che facevano la spola lungo le tortuose strade della base fino al capannone Nissen utilizzato come sede principale per i briefing. Era ancora scuro e scendeva una leggera foschia. Si era levato il vento, increspando la superficie nera delle pozzanghere. All'ingresso affollato, per la prima volta quel mattino, l'equipaggio si divise: Jerry, Jack, Bob, Al e Harry si unirono alla folla che si accalcava al briefing speciale per i mitraglieri, mentre Howard, presi i microfoni e le cuffie, si affrettò all'incontro per gli operatori radio. A un altro ingresso i piloti, i navigatori e i bombardieri si infilavano nella sala riunioni principale, uno spazio ingombro, fortemente illu-

³ Cittadina del New Jersey, sul fiume Hudson, di fronte a New York.

minato, con sedie pieghevoli sistemate in file disordinate sul pavimento di cemento. A un'estremità una bassa pedana, illuminata da una batteria di faretto, aspettava vuota sotto la luce fastidiosa. Sopra la pedana si trovava una lavagna con uno schema della formazione del giorno e su tutta la parete era spiegata una grande carta geografica ricoperta da un velario nero che nascondeva l'obiettivo per quella giornata.

Gli ingressi erano presidiati da MP⁴ e, appena entrati, Farrington, Regan, Rossman e Manners firmarono, davanti a un ufficiale seduto a un tavolino che controllava i loro nomi con quelli elencati su una lista di riferimento. La tensione era palpabile mentre gli uomini, assonnati, ansiosi, di cattivo umore, trovavano il loro posto e aspettavano. Alcuni fumavano sigarette, sigari, pipe, altri masticavano gomma, qualcuno faceva tutte e due le cose. Alcuni – forse i nuovi arrivati – prendevano già appunti su taccuini tascabili. Altri indossavano berretti con la tesa o i caschetti da volo, con i copriorecchie ripiegati in alto, oppure il baldanzoso cappellino «macinate-cinquanta-missioni». Non ce n'erano due che sembrassero vestiti uguale; solo un elemento del vestiario era identico: in quanto ufficiali ci si attendeva che portassero la cravatta, come se li aspettasse una giornata in ufficio.

Alle 4.00 in punto una voce dietro di loro tuonò «Attenti!», le sedie strisciarono sul cemento mentre gli uomini si mettevano sull'attenti e il comandante del reparto fece bruscamente il suo ingresso nella sala e salì sulla pedana. Le sue parole furono decise, dirette; li elogiò per il lavoro svolto il giorno prima augurò loro buona fortuna per la missione: l'obiettivo era Crecy. Il nome non significava nulla per loro, ma mentre parlava la tenda nera sulla mappa fu rimossa e i loro occhi seguirono una sottile striscia rossa che si stendeva con una spezzata ad angoli vivi dalla protuberanza dell'East Anglia dritto a sud a Folkestone, vicino a Dover, per proseguire sghemba attraverso la Manica fino a un punto vicino a Boulogne sulla costa francese. Da lì girava verso sud-est, superava Parigi e Reims, evitando i con-

⁴ Soldati della Military Police, polizia militare.

centramenti della contraerea a Nancy e Metz, prima di virare bruscamente verso la frontiera tedesca.

Si fece avanti l'ufficiale alle informazioni che avrebbe effettuato il briefing. Dopo un cenno del capo agli uomini di fronte a lui, cominciò a parlare. La sua voce era inespressiva, secca, il suo modo di fare quello di uno che sapeva il fatto suo. Si fece silenzio. L'obiettivo era una grande fortificazione in cemento armato poco a sud di Metz. Costruito durante la Prima guerra mondiale, il forte ospitava una batteria di artiglieria pesante e impediva l'avanzata della 3^a armata di Patton. Il 96° Combat Wing avrebbe condotto sull'obiettivo l'intera 2^a Division e ciascuno dei circa 300 B-24 avrebbe portato quattro bombe ad alto esplosivo da 2.000 libbre [900 chilogrammi].

In genere agli equipaggi piacevano questi obiettivi tattici in Francia, ben lontano dalla fitta cintura di postazioni contraeree che circondava gli obiettivi in Germania, ma la missione di oggi, li mise in guardia l'S-2, sarebbe stata molto impegnativa. «Ci saranno truppe amiche a circa 7 chilometri a ovest dell'obiettivo. Non si dovrà», fece una pausa per sottolineare il particolare, «sganciare in anticipo. Se c'è un *qualsiasi* dubbio sull'identificazione dell'obiettivo, i bombardieri terranno le bombe. Il bombardamento dell'obiettivo primario sarà effettuato solo a vista. Le forze amiche effettueranno un fuoco di contraerea rosso a circa 5.500 metri 3 chilometri all'interno della linea del fronte. State attenti. La quota di sgancio sarà 7.500 metri.»

Con la punta della sua bacchetta che si muoveva lungo la minacciosa striscia rossa, l'ufficiale alle informazioni indicò la rotta d'ingresso e quella di rientro. Espose la presumibile attività aerea nemica e la contraerea nei pressi dell'obiettivo e lungo la rotta, illustrandone l'intensità e il raggio d'azione. Sebbene il servizio intelligence prevedesse solo una minima attività di caccia nemici contro questa missione, discusse i possibili attacchi degli intercettori, le tattiche della Luftwaffe e la posizione degli aeroporti nemici lungo la rotta. La copertura di caccia amica sarebbe stata fornita da tre group di P-51. Ci si aspettava che la contraerea sull'obiettivo primario fosse leggera, ma poiché c'erano

dei dubbi che il tempo fosse idoneo al bombardamento a vista, l'ufficiale dedicò grande attenzione all'obiettivo secondario, il nodo ferroviario di Karlsruhe, al di là del confine tedesco. Poiché le altre due divisioni dell'8ª Air Force avrebbero operato nella stessa zona congestionando lo spazio aereo, sarebbe stato necessario avvicinarsi all'obiettivo secondario attraverso la sua zona più pesantemente difesa. Se l'obiettivo primario fosse stato coperto dalle nubi e il gruppo fosse stato costretto ad attaccare Karlsruhe, gli equipaggi si sarebbero potuti aspettare una contraerea intensa e precisa.

Mentre gli uomini prendevano appunti, l'ufficiale alle informazioni fece un cenno a un assistente, che abbassò uno schermo sulla pedana dietro di lui: allo stesso segnale, nella rituale corcografia del briefing, un altro assistente manovrò in posizione nello stretto passaggio centrale il belloptican, un grande e ingombrante proiettore di lastri-ne. «Ecco il vostro obiettivo», indicò l'ufficiale. Gli uomini si sporsero in avanti dalle loro sedie. Nella sala oscurata si materializzò una nitida fotografia aerea di una congestionata area urbana: all'inizio apparve come un gigantesco puzzle geometrico, un incredibile labirinto di tangenti, ovali, rettangoli e quadrati interconnessi. Ma a uno sguardo più attento e mentre l'asta si spostava e la voce dell'ufficiale riprendeva, le forme si organizzarono nell'indubitabile topografia verticale di una città. Edifici, fabbriche, linee ferroviarie si materializzarono e, indicato in modo chiaro sulla foto e sulle mappe che seguirono, c'era l'obiettivo del giorno. L'ufficiale che li indottrinava spiegò ogni mappa, ogni fotografia, ogni grafico in modo molto dettagliato, evidenziando gli elementi chiave del terreno, il mascheramento nemico, i falsi bersagli o i riferimenti cruciali lungo la rotta d'attacco.

Quando concluse e le luci vennero riaccese, un altro ufficiale si fece avanti per esporre le procedure di evasione e fuga. Parlava rapidamente, affrontando ciò che per la maggior parte degli equipaggi era un terreno sgradevole ma familiare: che cosa fare se abbattuti sul territorio nemico. Indicò le vie di scampo in Olanda, Belgio e nella Francia oc-

cupata. Evidenziò la posizione delle navi soccorso nel Mare del Nord. Per giorni, pensò Farrington di sfuggita, l'equipaggio aveva provato le procedure di ammaraggio forzato, sgusciando faticosamente fuori dall'aereo, gonfiando i canotti di gomma, combattendo con pagaie e razzi di segnalazione. Se fossero stati costretti all'ammarraggio, avrebbero tutti saputo che cosa fare? Solo un terzo degli equipaggi finiti nelle gelide acque del Mare del Nord o della Manica erano tornati indietro.

L'ufficiale che li arringava stava ora parlando di ciò che si sarebbero dovuti attendere se catturati dai tedeschi. «Tenetevi le vostre piastrine, signori, portate i vostri stivali da GI e nessun altro capo di vestiario privato», concluse. «Se catturati, date solo nome, grado e numero di matricola.»

Dopo che questi avvertimenti vennero dati, la scena fu occupata dall'ufficiale meteo. Riferì delle condizioni meteorologiche attese su ogni tratto della rotta pianificata, prima dalla base aerea 120 alla costa inglese, poi sulla Manica e dalla costa nemica all'obiettivo e infine lungo la rotta di rientro. Il tempo non era buono quel mattino, riconobbe. La visibilità e la copertura al momento erano scarse, sia sull'Inghilterra sia sull'obiettivo, ma erano previste condizioni in miglioramento col passare della mattinata. Dick Farrington si voltò verso il suo copilota. Se le cose rimanevano così, ciò avrebbe significato un decollo strumentale e forse un atterraggio strumentale al rientro. Non sarebbe stata un'agevole introduzione al volo in zona di guerra.

Concluso il suo rapporto, l'ufficiale meteo si fece da parte, dando spazio prima all'ufficiale radio, che parlò brevemente delle procedure, e infine al navigatore del reparto, che fornì dettagli aggiuntivi sulla sequenza e l'ordine del decollo, del ricongiungimento e sulla posizione di ogni velivolo e di ogni squadrone nella formazione del group. Farrington e il suo equipaggio ascoltavano con ansia mentre i nomi dei piloti, dei loro velivoli e la rispettiva posizione nella formazione venivano spuntati uno a uno. I nomi e i numeri si susseguivano monotamente, finché non lo udirono: «Farrington, riserva, posizione 2-10». Tutti e quattro gli uomini se lo appuntarono. Si guardarono l'un l'altro. Erano notizie

buone o cattive? Essere riserva significava che avrebbero volato in combattimento solo se un altro aereo avesse dovuto rinunciare. «Decollo – ora H – alle 0710, signori», continuò l'ufficiale. «Rullaggio, 0635, messa in moto alle 0630 e pronti a bordo, 0530.» Il navigatore del gruppo diede lo «stop orario», per la sincronizzazione di tutti gli orologi. Farrington, Regan, Manners e Rossman, seduti spalla a spalla nella sala affollata, regolarono gli orologi mentre il navigatore del gruppo scandiva: «Cinque, quattro, tre, due, uno, stop!».

Il briefing principale era finito. Tutte le informazioni contenute nell'ordine di missione e nella sua miriade di annessi erano state sintetizzate e comunicate. La pianificazione era pressoché alla fine. Gli uomini si alzarono di scatto dalle loro sedie, muovendosi verso le loro destinazioni. Farrington e Regan si diressero rapidamente verso la pedana della sala riunioni per controllare una volta ancora lo schema di volo. Presero nota dell'aereo che avrebbero seguito sulla via perimetrale di rullaggio e poi in volo. Sarebbero poi andati allo spogliatoio per prelevare il loro equipaggiamento e poi si sarebbero diretti verso la piazzola per il controllo prevolo del velivolo.

I navigatori e i bombardieri si riunirono separatamente per i loro briefing specializzati. Rossman si unì agli altri navigatori che si infilavano in una vicina sala nell'edificio delle operazioni per studiare nel dettaglio il piano di volo. Il navigatore del reparto lo descrisse con cura, esaminando le velocità all'aria, le rotte, i tempi e le quote, finché ciascuno fu convinto della correttezza dei dati e di aver capito tutto perfettamente. Ricontrollarono con gli ultimi rapporti meteo eventuali variazioni che potevano riguardare i venti o i tempi. Il briefing durò quasi un'ora e alla fine ogni navigatore ripose le sue mappe, il piano di volo e il cartellino di rotta in un borsello, prima di uscire a prendere il proprio equipaggiamento.

Circondato dagli altri bombardieri, Manners aveva preso posto a un lungo tavolo ricoperto di carte geografiche e fotografie dell'obiettivo. Un bombardiere del 785° aveva chiesto di rivedere ancora sullo schermo la foto dell'area

dell'obiettivo mostrata in precedenza e il proiettore tornò di nuovo in azione con il suo ronzio. Manners guardava alternativamente la foto davanti a lui e l'immagine sullo schermo, fissandola nella memoria. Prese alcuni appunti mentre il bombardiere ricontrollava gli ultimi dati meteo, determinando le temperature al suolo, all'aria e media nella zona del bersaglio. Fece annotazioni sulle sue mappe, raccolse gli appunti e, al termine del briefing, si recò anch'egli allo spogliatoio degli equipaggi da combattimento.

La riunione degli operatori radio si era già conclusa e Howard era in fila nello spogliatoio al di là della strada, in attesa di consegnare gli effetti personali. Quando raggiunse la testa della fila, li pose sul bancone: una manciata di monete britanniche, di cui non riusciva ancora a padroneggiare il valore, il portafogli, con la tessera del servizio sociale, una banconota da cinque sterline e una fotografia di Nancy. L'ufficiale commissario che sedeva al di là del divisorio in rete metallica alzò lo sguardo, con un caldo sorriso ricevendo gli oggetti. Era tarchiato, portava gli occhiali e sembrava essere sui trent'anni. Raccolse le cose di Howard, le infilò accuratamente in una bustina, registrò il nome e il numero e le consegnò a un caporale dietro di lui. «Arriverete a questo pomeriggio, signore», disse Howard fiducioso mentre si voltava; l'ufficiale annuì. «Buona fortuna, sergente», rispose. Il caporale mise la bustina accanto a dozzine di altre sugli scaffali ordinatamente disposti e tornò, senza espressione, pronto per il prossimo.

Howard ritirò l'equipaggiamento di volo. Infilò gli occhiali, la maschera per l'ossigeno, il laringofono, i guanti pesanti, gli stivali, la borraccia, i guanti in rayon, i guanti riscaldati e l'elmetto d'acciaio nella borsa da volo. Avrebbe indossato il tutto sulla piazzola, sotto l'ala dell'aeroplano. Nello spogliatoio affollato iniziò il rito della vestizione. Procedeva con attenzione, metodicamente: a 6.500 metri la gelida aria cristallina avrebbe sibilato per tutto l'aereo non pressurizzato come in una tempesta e la temperatura sarebbe precipitata sotto zero. Intorno a lui, gli uomini si preparavano meglio che potevano. Howard infilò la tuta F-3 riscaldata elettricamente al di sopra della biancheria di

cotone, dei mutandoni di lana e della camicia e dei pantaloni di lana dell'uniforme ordinaria che indossava al briefing. La tuta aveva dei conduttori sottili, bene isolati, da collegare all'impianto elettrico alla sua postazione sull'aereo. Poteva controllare la temperatura regolando il reostato proprio accanto al tavolo dell'operatore radio. Infilò al di sopra dei due strati di calze le sezioni di riscaldamento dei calzari, collegandole alle prese di connessione lungo le caviglie. Infine spinse le gambe in un informe paio di pantaloni a prova di vento e di umidità, infilandoli negli stivali imbottiti di pelo e ricoperti di gomma e indossò il giubbotto verde, foderato di pelliccia. Si infilò dalla testa il salvagente gonfiabile giallo, il Mae West, strinse accuratamente le cinghie dell'imbracatura del paracadute, sistemandole attorno al torace e alle gambe e si mise in testa il caschetto da volo in pelle.

In piedi nella disordinata confusione dello spogliatoio, si domandò se avesse dimenticato qualcosa. Ripercorse mentalmente la sua checklist, lista dei controlli, ma era difficile concentrarsi. Il sudore gli correva lungo la schiena e i fianchi, gli scendeva dal collo, gli appiattiva i capelli e gli bruciava gli occhi. Ondeggiando verso l'uscita, Howard si fece consegnare il paracadute, un piccolo involucro che avrebbe collegato all'imbracatura sul petto e si spinse fuori nell'oscurità.

Sobbalzando lungo la stretta strada perimetrale nell'autocarro diretto all'area di dispersione del 787°, Howard cercò di richiamare i dettagli del briefing sulle comunicazioni. Aveva con sé un fascio di cartine di comunicazioni, un registro e numerose veline che contenevano i molti nominativi e le diverse frequenze di cui avrebbe avuto bisogno. Le veline erano fatte di carta di riso, foglietti che dovevano essere inghiottiti in caso di ammaraggio forzato o di lancio. Aveva scarabocchiato annotazioni per tutta la riunione e si era sentito fiducioso quando si era avviato allo spogliatoio. Ora la sua mente era completamente vuota. Nel freddo del camion oscurato il sudore lungo la schiena e i fianchi si era fatto gelido; in quota sarebbe congelato. Un brivido gli corse lungo le membra, irrigidendogli le

spalle. Andrà tutto bene», si trovò a mormorare, «andrà tutto bene.»

Quando Howard saltò giù dal camion, lanciando la sua sacca da volo sull'asfalto, la pioggia era cessata e ad est, oltre la torre piezometrica e i bassi alberi del sito WAAF, era sorto lungo l'orizzonte un orlo chiaro di grigio luminoso. Attraverso l'oscurità poteva distinguere l'equipaggio di terra al lavoro attorno all'aeroplano argenteo. Un uomo con una mantella stinta, una pesante giacca di montone e un cappello da baseball, la visiera girata in alto, se ne stava accovacciato sull'ala sinistra, a riempire i serbatoi di carburante. Un forte odore di benzina avio, così penetrante che sembrava rivestire i polmoni, si diffondeva nell'aria. Farrington parlava al crew chief, il capo equipaggio tecnico di terra del velivolo, sulla piazzola di cemento, sotto il motore numero due. Lui e Regan avevano già finito i loro controlli pre-volo all'interno del quadrimotore e ora il pilota stava ispezionando l'esterno, si faceva dire qualcosa della recente storia manutentiva dell'aereo e si preparava a firmare il modello A-6.⁵ Passando accanto al vano bombe aperto, Howard poté udire il ronzio del generatore ausiliario del velivolo, mentre Barrett eseguiva i suoi controlli sui vari sistemi interni. Alle estremità dell'aereo, rannicchiati nelle bolle di plexiglass girevoli, Al e Harry lavoravano con le torrette: dovevano provarne il funzionamento, i sistemi idraulico ed elettrico, dovevano ispezionare gli attuatori, esaminare le maglie metalliche dei nastri dei luccicanti proiettili da 12,7 per controllare la presenza di olio o ruggine.

Spingendo la sua sacca davanti a sé e sgusciando attraverso il vano bombe, Howard salì alla sua postazione, alle spalle del sedile del copilota. Doveva eseguire tutti i controlli sull'equipaggiamento radio. Con un generatore portatile controllò il rumore di fondo dell'interfono, accese il ricevitore, il trasmettitore collegato e la radiobussola per verificare che funzionassero correttamente. Manovrando il

⁵ Documento con cui veniva certificata l'efficienza del velivolo e la sua accettazione da parte del comandante.

pannello di controllo chiamò la torre per avere frequenza e modulazione e accese il VHF,⁶ che sarebbe stato utilizzato tramite il pannello di controllo per comunicare con gli altri velivoli e con le stazioni a terra. Mandò Bob a ispezionare le cuffie e i microfoni e a fare un controllo visivo delle antenne. Infine aprì la sua cartelletta, prese il registro e lo piazzò sul piccolo ripiano nero davanti a sé. Non era più nervoso.

Alzando lo sguardo attraverso il piccolo oblò che aveva davanti, Howard catturò l'immagine di Manners che avanzava a grandi passi verso la tenda di decentramento subito accanto alla piazzola dove il capo specialista e Farrington erano ancora assorti in conversazione. Curly fu l'ultimo dell'equipaggio ad arrivare e Rossman lo aiutò a regolarsi l'imbracatura del paracadute. Abbassando lo sguardo sul suo orologio, Howard si rese conto che mancavano solo quindici minuti al «pronti a bordo». Si sentì attraversare da una scarica di adrenalina. Regan, che sedeva più in alto davanti a lui sul ponte di volo, si alzò di scatto dal sedile del copilota e si diresse verso il vano bombe. «Devo fare un po' d'acqua», borbottò mentre gli sgusciava accanto. All'improvviso Howard fu preso da un violento desiderio di seguirlo. Non c'era un sistema sicuro o comodo per urinare a 6.500 metri con la temperatura a 40 °C sotto zero: i tubicini predisposti sull'aereo erano inutili e inoltre era necessario togliersi o aprire strati su strati di vestiario ed equipaggiamento. Howard si sollevò dal sedile e si aprì la strada attraverso il vano bombe.

Era cominciato nuovamente a piovere e le nubi incombevano basse e pesanti sul campo. Dalla loro posizione, a nord della pista principale, potevano a malapena vedere la torre di controllo. Il vento freddo che li aveva tormentati per tutta la mattina aveva ripreso vigore. L'acropiano oscillava leggermente sulla piazzola, i pesanti teli di canapa della tenda degli specialisti sbattevano con violenza e sassolini di ghiaia schizzavano sul cemento. Tornando alla spic-

⁶ Apparato radio ad altissima frequenza (Very High Frequency) che lavora da 117.75 a 137 MHz.

ciolata dal bordo incolto del terrapieno dove si erano allineati, spalla a spalla, per urinare, gli uomini si radunarono sotto l'ala. Al aiutava Jack a sistemarsi l'imbracatura del paracadute. Howard diede un'occhiata all'orologio. Ancora cinque minuti e poi tutti gli equipaggi si sarebbero arrampicati dentro i velivoli e avrebbero preso la loro posizione per il decollo. Per tutta l'area dello squadrone, poteva vedere gli altri equipaggi raggruppati sotto le ali dei rispettivi aeroplani, a scambiarsi qualche ultima parola sulla missione.

«Credo che dovrei farvi un discorsetto d'incoraggiamento», cominciò Farrington, «ma che sia dannato se riesco a pensare a qualcosa da dire.» La sua voce era rauca e secca. Neppure lui aveva dormito molto, si rese conto Howard, ma il suo viso asciutto e spigoloso non tradivano alcun segno di nervosismo. «Ecco ciò che aspettavamo, ragazzi. Facciamo il nostro lavoro, state accorti e ci metteremo anche questa dietro le spalle.» Fece una pausa, passando lo sguardo da un volto all'altro degli uomini raccolti intorno a lui. Si muovevano inquieti, guardavano inespressivi al cielo minaccioso o fissavano la punta degli stivali.

«Domande?»

Nessuno parlò.

«Bene. Solo un'ultima cosa.» Fece una pausa significativa. «Ricordati di fare una pisciatina prima di partire, Brennan. Non ho intenzione di fermarmi a far scendere qualcuno una volta che siamo per la strada.» Tutti risero.

«Facciamo cominciare questo spettacolo», annunciò il pilota, dando una pacca sulla spalla di Regan.

Infagottati nella tenuta di volo multistrati, con le maschere dell'ossigeno che penzolavano dai caschetti, gli uomini si arrampicarono verso le loro postazioni nel quadrimotore: uno dopo l'altro Farrington, Regan, Howard e Jerry si accucciarono goffamente, si infilarono a fatica nel vano bombe aperto e salirono in carlinga. Manners, Gregorian e Rossman si introdussero con una contorsione nell'angusto compartimento di prua di plexiglass attraverso il vano del ruotino anteriore. Nella parte posteriore dell'aeroplano, Al si affacciò nella torretta, controllò i nastri delle munizioni e l'alimenta-

tore, poi tornò verso il centro per unirsi a Brennan e Peterson nelle loro postazioni per il decollo.

Il velivolo oscillava mentre gli uomini si agitavano nel ventre metallico della fusoliera affollata e si sistemavano ai loro posti. Ognuno era assorto nelle attività di controllo finale prima del volo, dimentico di sé, perso nella propria routine. Provarono le tute riscaldate, controllarono l'ossigeno, verificarono i laringofoni. Nel ridottissimo spazio dentro l'aereo, la maggior parte di loro non riusciva a tenere addosso il piccolo paracadute ventrale e così lo sistemarono a portata di mano, in modo da raggiungerlo facilmente. Ai loro piedi giacevano sul pavimento ad ogni postazione le protezioni antifiak, spessi pannelli di piombo di varia forma e dimensione con un peso variabile da 2 a 9 chilogrammi circa che attendevano di essere indossati come armature medievali all'ingresso nello spazio aereo nemico.

In cabina, Farrington e Regan completarono la loro lista dei controlli finale, esaminando sistematicamente il labirinto di indicatori, valvole, interruttori e comandi che li circondava. Barrett stava tra loro due, controllando la propria porzione di strumenti, seguendo il metodico rituale prevolo. Dalla sua posizione subito dietro il copilota, Howard poteva afferrare brani del familiare linguaggio al di sopra del fruscio delle sue cuffie:

«Interruttori valvole carburante.»

«OK.»

«Interruttore trasmissione.»

«Neutro.»

«Flabelli carenatura, a destra aperti.»

«A sinistra aperti e bloccati.»

«Taglio del minimo.»

«Controllato.»

«Manetta motore.»

«Controllata.»

E via di seguito, mentre il momento di avviare i propulsori si faceva inesorabilmente vicino. Howard diede un'altra occhiata all'orologio: 06.25. Cinque minuti al segnale di messa in moto. Fece un profondo sospiro. E un altro. Piegò le dita, spalancando la mano e richiudendola, un esercizio

che faceva per rilassarsi prima delle partite di pallacanestro: non funzionò. Aprì il brogliaccio che aveva davanti a sé sul tavolinetto nero. Avrebbe fatto la sua prima annotazione all'avvio dei motori e poi a intervalli di cinque minuti per tutta la missione. Era pronto a partire, ad entrare in azione. Con tutti i controlli pre-volo completati e l'equipaggiamento ben sistemato, questi ultimi momenti prima del decollo si trascinavano lentamente. Guardò l'orologio: ancora quattro minuti.

Alle 06.30 precise un razzo verde squarciò la foschia grigia sul campo, salendo con sinistro presagio dal balcone a ringhiera della torre di controllo su cui si affollavano nel freddo gli ufficiali alle operazioni del reparto. Dal piccolo oblò che aveva di fronte, Howard ebbe una rapida visione della luminosa parabola mentre sibilava attraverso il campo e, quasi istantaneamente, udì il primo giro riluttante del motore numero tre, con le estremità gialle della sua elica a meno di 2 metri da lui. Prima uno e poi un altro dei motori Pratt & Whitney tossì, sputacchiò e sparò, vomitando fiammate e sbuffi di fumo nero, finché il sibilo delle gigantesche eliche riempì l'aria. Uno specialista accovacciandosi scivolò sotto il velivolo, tolse i tacchi alle ruote dei carrelli e si ritrasse con cautela. Lentamente gli aerei, profili spettrali nella grigia foschia, si avviarono dalle loro piazzole e iniziarono una lunga processione lungo il raccordo perimetrale che si estendeva intorno alla pista a triangolo. Regan consultò nuovamente lo schema della formazione. Il suo dito trovò il punto che gli diceva quale aeroplano dovevano seguire. Guardarono i velivoli dello squadron - *Hard Luck, Delores Jean, Peggy Anne, Moonlight Marge* e gli altri - che sfilavano rullando davanti a loro, ognuno arrancando goffamente verso la pista principale.

«Eccoci», esclamò infine Regan, e Farrington fece scivolare l'aereo dalla piazzola nella lunga fila in movimento. I velivoli avanzavano lentamente, muso contro coda, come elefanti in una parata da circo, con i piloti che davano e toglievano motore, frenavano per spingersi di nuovo avanti. All'interno il rumore era assordante e l'aereo si scuoteva come in vibrante attesa. L'odore dei gas di scarico e del car-

burante avio riempiva il quadrimotore come una presenza fisica. L'attesa del decollo era il peggior momento dell'intero rituale delle missioni di combattimento: col carico completo di bombe e i serbatoi pieni di carburante avio a 100 ottani, Farrington aveva pochi margini di errore al decollo. La procedura standard prevedeva che i velivoli decollassero a 30 secondi di intervallo col tempo buono e a 60 col brutto tempo e in ogni caso un'avaria tecnica, un errore del pilota o un improvviso cambio del vento potevano significare il disastro. Era accaduto in quasi ogni reparto, in ogni comando addestrativo.

Tutti sapevano che si sarebbe trattato di un decollo strumentale. Avrebbero volato alla cieca. Al centro dell'aereo Bob lottava con una crescente ondata di nausea: andava sempre male al decollo e all'atterraggio, ed era il motivo che l'aveva escluso dai corsi di pilotaggio. In quel momento, rannicchiato contro la paratia dell'aereo, era peggio che mai. Chiusi gli occhi, poteva sentire il sapore della bile che gli saliva in gola. Brooklyn, il viso completamente sbiancato, sedeva affranto spalla a spalla con Brennan vicino alla postazione del mitragliere centrale di destra. Mentre Bob lo guardava, Brennan borbottava qualcosa. A chi stava parlando? Si fece il segno della croce. Bob fece lo stesso.

La lenta processione si arrestò oscillando all'estremità della pista principale. Come perle allineate su un filo, i 36 velivoli argentei erano fermi con i motori al minimo. Attendevano. Esattamente alle 07.00 un razzo verde sibilò nel cielo e lontano davanti a Farrington il primo aereo si avventò lungo la pista nell'oscurità. La missione era cominciata.

I Liberator si muovevano in avanti, frenavano, si muovevano ancora, fino a mettersi in direzione di decollo sull'asfalto ed esattamente a intervalli di 30 secondi acceleravano lungo la pista avvolta nella nebbia. Farrington era quasi all'estremità della formazione. Si rese conto che la turbolenza dei velivoli che lo precedevano sarebbe stata terribile e per giunta sarebbe stato in volo strumentale. Guardò l'aereo davanti a lui scivolare sulla pista e accelerare.

Farrington mise in posizione il grosso B-24. Pigiando sui freni, imballò i motori fino a un regime acuto, assordante. Il

velivolo vibrava violentemente, come tendendosi mentre Farrington accelerava fino a 3.000 giri al minuto. Ogni bullone, ogni dado, ogni rivetto e ogni tubazione si scuoteva e tintinnava. Poi rilasciò i freni e l'aereo sollevò il muso, lanciandosi lungo la pista. Mentre il velivolo accelerava, Farrington e Regan, e Barrett accucciato fra i due, fissavano intensamente la pista e l'anemometro. Il campo sfrecciava via, mentre l'indice oscillava in salita. Ora non potevano più tirarsi indietro: anche se un motore avesse piantato, Farrington avrebbe dovuto tentare di alzarsi. Rimaneva solo un terzo di pista e al di là, ora visibile attraverso la foschia, un boschetto di alberi neri, senza fogliame, si avventava su di loro. Tendendosi in avanti, addirittura sollevandosi un po' dai loro seggiolini, come per aiutare, i dieci uomini trattenevano il respiro, aspettando, aspettando. Se Farrington avesse atteso troppo, non avrebbero mai superato gli alberi, se avesse tirato a sé il volantino troppo presto, la velocità sarebbe calata e l'aereo avrebbe stallato. In entrambi i casi non sarebbe rimasto abbastanza di loro da essere mandato a casa. A 190 chilometri all'ora Dick Farrington tirò a sé i comandi, gradualmente e con fermezza, e 30 tonnellate di B-24 si sollevarono da terra. Nel momento del distacco, con il rumoroso ronzio del carrello che rientrava nel proprio alloggiamento, sembrò che la grande macchina, come gli uomini rannicchiati al suo interno, sospirasse con avvertibile sollievo.

Superati gli alberi e iniziata la salita dentro le nubi, ogni occhio sull'aereo scrutava la lattigine avvolgente, guardando intensamente nel timore del disastro. Farrington stava volando alla cieca, fidando nell'orizzonte artificiale, ignorando il suo istinto, i suoi sensi e affidandosi invece agli strumenti. Avrebbe seguito la prua che gli era stata indicata per un numero prefissato di minuti e di secondi, salendo alla velocità e al rateo di salita previsti. Da qualche parte in questa densa caligine altri 35 bombardieri della base aerea 120 stavano ugualmente volando alla cieca, seguendo, pregava Farrington, la stessa rotta pianificata. Nell'interfono un silenzio mortale: a malapena gli uomini respiravano. Su, su, su, brancolando nelle nubi per un tempo che sembrava un'eternità, Farrington seguiva la sua prua. Era inzuppato

di sudore. Superata la quota prevista per il ricongiungimento, continuò attraverso le nubi. «Dove diavolo è il tetto delle nuvole?» borbottò Regan. E ancora continuavano a salire. Infine avvertirono un chiarore sopra di loro e poi all'improvviso, come se fossero entrati in un'altra dimensione, l'aereo irruppe nel sereno, in un mondo immerso nell'accecante luce del sole.

Nessun livello di addestramento li avrebbe potuti preparare a quello che incontrarono: per tutto il cielo B-24 luccicanti sbucavano d'improvviso dalle nubi. Balzando verso l'alto, sembrava che fossero dovunque, a quote diverse, con ogni possibile prua, in cerca del loro squadron, del loro group. Farrington e Regan scrutavano il cielo affollato alla ricerca del cane pastore del reparto: un vecchio cassone, provato dalle battaglie, dipinto in orribili colori brillanti e con disegni ben visibili, era il primo a decollare e gli elementi della formazione si allineavano su di esso; dopo che il gruppo si era riunito, il cane pastore, completato per quel giorno il suo compito, sgusciava dalla formazione e scivolava giù verso la base.

Nonostante l'apparente caos, Farrington riuscì a vedere le inconfondibili saette dipinte in argento e rosso del cane pastore del 466° un po' più in alto e davanti a sé: lo «scimmione col culo a strisce», come gli altri piloti chiamavano il vecchio quadrimotore, e Farrington emise un interiore sospiro di sollievo vedendo che saliva con regolarità diretto a nord, con le luci lampeggianti. Mentre guardava intensamente, il nugolo di argentei velivoli in circuitazione si andava gradualmente definendo in elementi distinguibili di tre, sei, nove: gli squadron del group si stavano formando. Strizzando gli occhi nel riverbero, Farrington trovò la posizione assegnata e fece scivolare al suo posto il grosso bombardiere che già scalciava nella turbolenza. Ora avrebbero fatto quota virando e seguendo un circuito attorno ai due radiofari del group, finché tutti i velivoli del 466° non si fossero riuniti: la procedura avrebbe forse richiesto un'ora.

Lontano a est, oltre la placida superficie delle nubi illuminate dal sole, potevano vedere altri group che assumevano la formazione prevista, probabilmente il 458° e il 467°,

pensò Regan. Gettò uno sguardo al suo orologio: esattamente fra quarantatré minuti i 30 e passa aerei del 466° si sarebbero avviati per ricongiungersi a loro e formare il 96° Wing. Avrebbero continuato a circuitare e salire, più di 100 B-24, fino a riunirsi in una stretta formazione da combattimento a scatola. Se tutto fosse andato bene, questa fase avrebbe richiesto poco più di un'ora, poi il 96° si sarebbe diretto al punto d'incontro programmato e si sarebbe unito alla lunghissima colonna di 1.000 bombardieri pesanti diretti verso il continente.

Era una fase molto delicata e che prendeva molto tempo: aeroplani provenienti da circa quaranta aeroporti sarebbero emersi dal denso strato di nuvole nell'affollato spazio aereo sopra l'East Anglia quasi nello stesso momento. Se fossero stati in ritardo o leggermente fuori rotta, oppure alla quota sbagliata, avrebbe potuto verificarsi un disastro. Avevano sentito discorsi terribili sui ricongiungimenti, storie di aerei, a volte interi squadron, smarriti o in ritardo, che si muovevano sbadatamente attraverso una formazione finché, in una frazione di secondo, una spettacolare reazione a catena di luminose, accecanti esplosioni avrebbe fatto rabbrivire il cielo e una pioggia di uomini e metallo in fiamme si sarebbe avvitata verso il suolo.

«Siamo a tremila metri», annunciò Regan nell'interfono. «Via con l'ossigeno.» In tutto l'aereo gli uomini si allacciarono le maschere di gomma fredde e appiccicose che avrebbero indossato per almeno cinque ore. La formazione continuò a circuitare e fare quota per ciò che sembrò un'eternità, poi cominciò a dirigersi verso sud e la costa. All'interno del muso del B-24, Mel Rossman controllò l'orologio e le sue carte geografiche. Constatò che il 96° Wing si era riunito senza incidenti ed ora stava raggiungendo la quota operativa dove si sarebbe ricongiunto agli altri wing della 2ª Division. Calcolò che fra dieci minuti avrebbero lasciato la costa inglese in un punto tra i radiofari di Dover e Folkestone. Erano in orario. Davanti a lui Manners guardava fuori attraverso il plexiglass. Lontano giù in basso non vedeva altro che un tappeto di nubi e nugoli di B-24. Non aveva mai visto tanti aerei.

Trentasei aeroplani si erano levati da Attlebridge e mentre la formazione attraversava la costa, ora alla quota operativa e nella posizione assegnata nel gigantesco flusso di bombardieri, Farrington e Regan scrutavano il cielo intorno a loro. Finora le cose erano filate senza intoppi, ma loro sarebbero andati sul continente? Volavano come riserva e sarebbero andati solo se un altro velivolo avesse rinunciato. Erano arrivati fino a questo punto, avevano superato la prova mozzafiato del decollo e del ricongiungimento. Nessuno voleva rientrare.

Al centro dell'aereo Jack Brennan si aggiustò la maschera dell'ossigeno. Che cosa diavolo stava succedendo?, pensò. Aveva difficoltà a respirare. Guardò in basso: un sottile strato di ghiaccio gli scendeva dalla maschera sul petto come una barba. Con la mano guantata spazzò via il ghiaccio, liberando la valvola di scarico. Il vento gelido fischiava attraverso i finestrini aperti al centro della fusoliera e tutt'intorno a lui si stava formando un sottile strato di brina sulle mitragliere, le cassette di munizioni, le bombole gialle dell'ossigeno. Poteva sentire l'intorpidimento che si insinuava nelle sue dita. Armeggiando con il reostato, aumentò il riscaldamento della sua tuta termoelettrica; aveva ancora freddo. Nella raggelante aria sottile dell'Europa settentrionale a 7.500 metri, la temperatura all'interno del velivolo precipitò a 35 °C sotto zero. Se il reostato si fosse guastato ora, se la tuta elettrica avesse avuto un corto circuito, lui sarebbe congelato. C'erano state un mucchio di chiacchiere su congelamenti in addestramento e nelle esercitazioni. L'8^a, li mise in guardia il loro istruttore, aveva perso più uomini per congelamento che in seguito ad azioni nemiche. Battendo i piedi per tenerli caldi, Jack poteva crederlo.

Il piano di volo di Farrington gli diceva che erano sulla Manica, anche se riusciva a vedere soltanto una vasta copertura di nubi. «Mitraglieri: prova a fuoco delle vostre armi», ordinò. Peterson si era già intrufolato nell'angusta torretta ventrale. Brennan l'aveva aiutato a entrare e l'aveva calato. Sbirciando all'indietro verso la coda, Jack riusciva a vedere la schiena di Brooklyn che oscillava nella postazione di coda; il suo paracadute giaceva sulla piccola piattaforma subito

fuori: Al non chiudeva mai il portello bombato dietro di sé e quando ruotava all'estremità destra o sinistra, la sua schiena sporgeva. «Uno di questi giorni ti affetterai la schiena», lo aveva ripetutamente ammonito Jack. «Ma se chiudo il portello», gli rispondeva sempre Al, «non riuscirei mai a uscire da questa trappola.» All'improvviso le 12,7 entrarono in funzione, col ruggito delle loro raffiche che rombava attraverso la fusoliera. Il velivolo si scosse con un rapido, violento spasimo e l'odore di cordite rimase per un attimo sospeso nell'aria gelida.

Erano in volo da ormai circa tre ore e il sole si era alzato sopra di loro; grandi nastri di vapore bianco, scie di condensazione provocate dalle formazioni che li precedevano, si allargavano nel freddo cielo azzurro. Proprio davanti a loro un aeroplano, che perdeva potenza da due motori, era nei guai: per diversi minuti continuò ad affannarsi, ma non ce la fece. Mentre Farrington e Regan continuavano a guardare, l'aereo, con un'elica in bandiera, cominciò ad allontanarsi dalla formazione. Lo osservarono mentre si abbassava e iniziava una larga virata a sinistra: stava rientrando. Senza esitazioni Farrington tirò su e infilò con precisione il suo velivolo nella posizione lasciata libera. Regan, guardando al di sopra dei motori tre e quattro, poteva vedere il mitragliere centrale di sinistra del velivolo adiacente che si aggiustava la maschera ad ossigeno; lo salutò con la mano. Continuarono in assoluto silenzio per diversi minuti, poi gli uomini udirono la voce del loro pilota gracchiare nell'interfono: «È fatta, ragazzi. Siamo diretti in guerra».

Mentre Farrington lottava con la scia delle eliche, Manners diede ordine di armare le bombe. Dalla sua posizione in coda, Seraydarian sgusciò fuori dalla torretta, raggiunse la zona centrale, superando Peterson nella bolla, aprì i portelloni stagni ed entrò cautamente nel vano bombe. Infilandosi a fatica nello stretto passaggio, una trave d'acciaio larga una quarantina di centimetri serviva da passerella, tirò un profondo respiro dalla bombola portatile di ossigeno che aveva con sé e cercò di rilassarsi. I quattro ordigni da 2.000 libbre, massicci, minacciosi, erano agganciati alle loro rastrelliere, su entrambi i fianchi. Era suo compito armarli. In piedi sulla sci-

volosa passerella gelata, si allungò per togliere le linguette di cartoncino dalle spolette anteriori, o di ogiva, poi raggiunse lo spazio tra le pinne all'altra estremità per tirar via la spina di sicurezza delle spolette di coda di ognuna delle bombe. Il passaggio era troppo stretto per consentirgli di indossare il paracadute perciò, mentre si sporgeva nel vano bombe ghiacciato, tenendosi con una mano guantata ai tiranti verticali, i suoi movimenti erano lenti, ponderati: un passo falso, ne era ben consapevole, l'avrebbe spedito a tuffo attraverso i portelloni verso la morte 7.500 metri più in basso. Stipando le spine nella tasca al ginocchio della sua tuta di volo, si spostò all'indietro per uscire dal vano bombe.

Non appena la formazione entrò nello spazio aereo nemico sopra la Francia, comparve la prima contraerea. Appostato nella torretta di prua, Harry farfugliò nell'interfono: «Flak, ore una, basso!». La sua voce suonava acuta e fragile. Alcuni batuffoli neri di lato e sotto la formazione: era tutto; lontani, silenziosi, apparentemente inoffensivi. Dal suo finestrino Howard non poteva vedere nulla, ma qualcosa nella voce di Harry gli fece correre un brivido di paura lungo la spina dorsale; lo stomaco diventò un sasso.

Sulla costa francese Jerry salì nella postazione dorsale. Mentre ruotava la torretta, scrutando i cieli alla ricerca di caccia nemici, i suoi stivali oscillavano appena dietro la testa di Howard. Al briefing era stato loro detto che potevano apparire caccia nemici. Che sarebbe successo se avessero incontrato i nuovi Me 262, i bireattori che a volte attraversavano sibilanti il flusso dei bombardieri? Sebbene non ci si attendesse una significativa azione della Luftwaffe, non si poteva mai dire. In ogni caso, che cosa intendevano con «significativa»?

Nell'angusto vano prodiero, Mel Rossman studiava le sue carte: secondo i suoi calcoli erano solo a pochi minuti dal punto iniziale, l'inizio della corsa d'attacco. All'IP,⁷ solitamente un evidente elemento geografico facilmente identificabile dal cielo, la formazione si sarebbe stabilizzata sulla rotta che l'avrebbe portata direttamente sull'obiettivo. Du-

⁷ Initial Point, punto iniziale della rotta d'attacco.

rante i quindici minuti della corsa d'attacco, dall'IP al punto di ricongiungimento subito dopo l'obiettivo, gli aerei e i loro equipaggi erano nella fase di massima vulnerabilità. Se si voleva che le bombe trovassero i loro obiettivi, la formazione doveva volare a velocità costante e a una quota prestabilita: non potevano schivare la Flak o effettuare manovre evasive per sfuggire ai caccia nemici.

Con la formazione che virava verso l'IP, un piccolo villaggio a sud di Verdun, una copertura totale di nubi si stendeva a perdita d'occhio. Manners si accucciò nel muso, scrutando attraverso il plexiglass: con lo sguardo fisso tra le ginocchia riusciva a vedere soltanto una montagna di nubi sotto di sé. Non ci sarebbe stato bombardamento a vista oggi, nessun obiettivo facile in Francia. Il messaggio in codice era già stato dato a tutta la formazione: Howard l'aveva ascoltato sulla frequenza di comando. Stavano ripiegando sull'obiettivo secondario, verso Karlsruhe e verso la contraerea.

Flak. Ne avevano sentito parlare molto nella loro preparazione al combattimento e dai veterani per tutta Attlebridge. Durante l'addestramento negli Stati Uniti avevano sempre pensato ai caccia, avevano visto le caratteristiche di combattimento dell'affusolato Me 109, a forma di sigaro o del tozzo Focke-Wulf 190, con il sinistro blasone della croce nera dipinto sui fianchi, che sfrecciavano fuori dal riverbero solare per irrompere nella formazione. Ora i tedeschi stavano introducendo in servizio un'arma straordinaria, un caccia a reazione che Hitler sosteneva avrebbe rivoluzionato la guerra. Ma l'arma più pericolosa con cui si doveva confrontare l'equipaggio Farrington nell'ottobre del 1944, gli istruttori l'avevano ben chiarito, non erano i caccia, ma la Flak.

Gli ufficiali alle informazioni avevano spiegato ai nuovi equipaggi che, con la diminuzione di efficacia della Luftwaffe nel 1944, le difese contraeree tedesche si concentravano sempre di più sull'artiglieria. Nell'ottobre del 1944 le unità della difesa aerea tedesca impiegavano quasi 1.000.000 di uomini, più di 50.000 pezzi e potevano sparare tutti insieme 5.000 tonnellate di proiettili al minuto. Sopra le città del Reich, virtualmente su ogni missione si

formavano dense nubi di Flak. I tedeschi piazzavano le loro batterie contraeree in cerchi concentrici intorno agli obiettivi probabili e lungo una fascia sulla loro frontiera occidentale. Alcune postazioni consistevano in una dozzina di armi leggere o medie, ma nell'autunno del 1944 la maggior parte avevano da quattro a otto cannoni pesanti, i temibili «ottantotto». I loro proiettili erano spolettati a tempo, viaggiavano a 300 metri al secondo ed erano efficaci fino a circa 6.500 metri. Quando scoppiava, ogni granata che esplodeva lanciava frammenti di metallo al calor bianco in tutte le direzioni e, avevano calcolato gli americani, ognuna aveva un raggio d'azione mortale di circa 10 metri. Quando una formazione in avvicinamento veniva a tiro utile, tutte le armi della batteria sparavano sullo stesso obiettivo nello stesso momento. Alcune batterie si basavano ancora sul puntamento a vista, ma altre impiegavano un sofisticato sistema radar. Se i cannoni disponevano del puntamento radar, i grossi «ottantotto» miravano al centro di ogni formazione di bombardieri; se il puntamento era ottico, l'obiettivo era il velivolo di testa di ogni formazione. Ora, pensò Farrington, mentre il group si allontanava dal bersaglio primario e faceva rotta su Karlsruhe, stavano per avere l'opportunità di verificare di persona.

La gigantesca formazione continuava a rombare, manovrando verso l'IP secondario e cominciò una leggera virata. Il bombardiere leader avrebbe usato il radar per identificare l'obiettivo, sganciando attraverso le nubi. Manners avrebbe mollato le sue bombe quando l'avesse fatto il leader, perciò guardava con grande attenzione, con la mano che si muoveva nervosamente verso la leva, pronto ad aprire i grossi portelloni del vano bombe. Lontano a sinistra, a diversi chilometri, una scura nube tempestosa color canna di fucile si elevava sopra il banco di nuvole grigio scure più in basso. Mentre osservava, si ingrandì e il suo colore si offuscò: non sembrava che si muovesse o che si rarefacesse, ma anzi che si allargasse come una macchia d'olio attraverso il cielo azzurro; poi vide la prima flight, o squadriglia, di B-24, l'elemento guida dell'intera formazione, sparire dentro. Rossman gli diede un colpetto sulla spalla. «L'obiettivo»,

disse, facendo un cenno verso la Flak torreggiante. «Gesù», sussurrò Manners.

Un istante dopo Farrington, mantenendo la sua posizione nella formazione, virò a sinistra: erano sulla corsa d'attacco. Nel muso, Harry fissava il fluttuante velario nero avvicinarsi e osservò i primi aerei scomparire dentro. La nuvola densa si era sgranata in una miriade – centinaia, migliaia – di fuliginose esplosioni opache, ciascuna che proiettava nell'aria centinaia di frammenti di acciaio taglienti come rasoi. La Flak era dovunque e così fitta, aveva sentito dire dai veterani, che potevate uscire e camminarci sopra. Nessuno avrebbe potuto salvarsi, era impossibile. «Maria, Madre di Dio», udì se stesso mormorare, «Maria, Madre di Dio, tiramene fuori.»

Poi ci furono in mezzo. Il cielo intorno a loro diventò scuro mentre la Flak inghiottiva il velivolo. Batuffoli scuri di fumo nero apparvero ai lati di entrambe le ali e davanti al muso, ma sotto di loro. Detonazioni secche eruppero in grappoli, trasformando il cielo in una furia turbolenta. L'aereo sobbalzava e si scuoteva, sbatacchiato da onde d'urto che lo martellavano da ogni direzione. Ecco ciò che intendevano con fuoco di sbarramento, pensò Farrington quasi astrattamente, quando, invece di puntare sulla formazione, i tedeschi creavano una fitta barriera a scatola in un punto attraverso il quale la formazione doveva passare. Buffo, si meravigliò, non faceva quasi alcun rumore. C'era solo la scossa seguita, se l'esplosione era vicina, da un tintinnante suono metallico quando le schegge d'acciaio sferzavano la superficie d'alluminio dell'aeroplano e anche quello appariva stranamente inoffensivo, come sassolini lanciati contro un bidone della spazzatura da un ragazzino. L'unico suono era il rombo dei motori e il sibilo del vento attraverso l'aereo. Ciò dava alla scena un effetto irreale, come se essi fossero semplicemente degli spettatori, degli osservatori distanti, distaccati, isolati dal pericolo da una cortina di silenzio. Farrington fissava i suoi strumenti e si sforzava di tener dritto il velivolo. Pensò che c'erano ancora tre minuti – un'eternità – all'obiettivo. Rannicchiati nelle loro protezioni antifiak di vario tipo e con i loro el-

metti, sedevano indifesi, aspettando che l'aereo guida sganciasse le sue bombe, e pregando che miracolosamente il fuoco nel cielo tutt'intorno a loro non li consumasse. Aggrappato saldamente al volantino, Farrington fece una scoperta che innumerevoli altri prima di lui avevano fatto: era possibile sudare a 35 °C sotto zero.

Appena i portelloni del vano bombe del velivolo leader si aprirono, Manners tirò la leva che aveva accanto e un'ur-lante raffica di vento ruggì attraverso la fusoliera. La sua mano era sospesa sull'interruttore. Si allungò per tenere in vista l'aereo guida. Ondeggiando pigramente nell'aria turbolenta, l'intera formazione sembrava penzolare sospesa sull'obiettivo invisibile. Il tempo rallentò, poi si fermò, congelato nell'oscurità minacciosa. Un tremito che raggelava le ossa risuonava attraverso l'aeroplano, poi un altro e un altro ancora: frammenti di proiettili tintinnavano lungo la fusoliera. Gli uomini sobbalzavano, tremavano e aspettavano. L'interfono era silenzioso come una tomba.

«Via le bombe», ordinò infine Manners, e l'aereo balzò di colpo verso l'alto, mentre il suo carico di morte cadeva e svaniva tra le nuvole in basso. In coda Al guardò giù, seguendo il volo delle bombe, ma non c'era nulla da vedere, nulla da sentire. Che strano. Tonnellate di bombe che piovevano giù, andate senza un segno.

Finalmente in grado di effettuare qualche manovra evasiva, Farrington virò e si diresse verso il punto di ricongiungimento. Salendo, si posero al sicuro dalla nuvola della Flak, emergendo una volta ancora nella brillante luce solare. Regan chiamò l'equipaggio perché desse il «presente» ed uno a uno risposero. Le voci erano tese, non ci furono chiacchiere o spiritosaggini, ma tutti stavano bene. Farrington fece scivolare l'aereo nella sua posizione prevista in formazione. Nella torretta dorsale Jerry stava contando gli aeroplani. «Incredibile», borbottò tra sé, respirando con fatica nella maschera ad ossigeno. Per quanto poteva vedere, erano tutti là, tutti e 35 i velivoli del suo reparto ce l'avevano fatta.

Cominciarono il lungo viaggio di ritorno, seguendo la rotta indicata che li avrebbe portati lungo uno stretto cor-

ridoio tra la installazioni conosciute della Flak fino alla costa. I mitraglieri rimasero in allarme, scrutando il cielo alla ricerca di caccia nemici, ma quel giorno non c'erano Me 109 o FW 190 in agguato nelle nubi. Attraversarono nuovamente la costa francese, seguendo una rotta verso nord. Non ci fu reazione contraerea. Gradualmente la formazione si allargò e cominciò la discesa; gli uomini poterono fare a meno dell'ossigeno. A ovest, sul Mare del Nord, il cielo si era aperto e lontano in basso potevano vedere un pallido sole che riverberava sulle onde fredde sollevate dal vento. I motori rombavano e il B-24 continuava a scendere, giù attraverso le nuvole sottili, sfilacciate.

Howard infilò una mano nella tasca del giaccone. Tolti i guanti, armeggiò con l'involucro della barretta di cioccolata che gli era stata data al briefing: era una Tootsie Roll dura congelata.

«Eccola, ragazzi», disse Farrington.

Al di là dello spazio grigio del cielo e del mare, una scura forma grigio verde emerse dalla foschia. Lentamente la protuberanza dell'East Anglia si materializzò sotto di loro.

«Per tutti i diavoli!» gridò Jack, picchiando violentemente sulla fredda 12,7. Nell'interfono la sua voce era alta, giubilante.

«Posso già gustare quella birra!» urlò Al.

«Anche quella Limcy calda avrà un gusto buono stasera», rise Jack.

Parlavano tutti insieme, ridendo, scherzando. Le loro voci precipitose gorgogliavano nell'interfono come bolle d'aria, portate a galla dal sollievo, salendo dalle profondità del terrore. Bob era in piedi al centro: non parlava da quando era uscito dalla torretta ventrale a bulbo sopra il Mare del Nord. Mentre l'aereo scendeva e Farrington lo posizionava nel circuito d'atterraggio, Bob osservava le case, i campi e i villaggi scivolare in silenzio sotto l'ala. Poi, come se fossero magicamente passati in un'altra dimensione, all'improvviso la visibilità precipitò a zero e il mondo fuori dall'aereo diventò buio. Un rovescio di pioggia locale inghiottì il bombardiere. Il B-24 si impennò nel turbolento vento al traverso e Bob sentì l'ala sinistra alzarsi mentre

l'aeroplano sembrava scivolare lateralmente attraverso le nuvole. Stavano entrando. Pregò Dio che Farrington riuscisse a vedere più di lui, che gli strumenti funzionassero correttamente, che il carrello resistesse. La nausea che di solito lo afferrava ai decolli e agli atterraggi si sollevò e scivolò via, le orecchie gli si chiusero; si lasciò andare accanto alle cassette delle munizioni, esausto, con la mente totalmente vuota. Chiuse gli occhi. Quando li riaprì, Jack e Al si erano affrettati ai loro posti per l'atterraggio, di fronte a lui. Ascoltò il rumore dei motori ridursi, mentre i flap venivano estesi per aumentare la resistenza all'aria. Lottando contro un conato di vomito, avvertì che il velivolo si stava posando, giù, giù, finché le ruote rimbalzarono con uno stridore sulla pista principale della base aerea 120. Bob si appoggiò indietro, si passò stancamente la mano sul volto e fece un sospiro. Quando rialzò lo sguardo, Al stava sorridendo e Jack gli strizzò l'occhio.

ME LA CAVERÒ

Howard era rimasto sveglio per quasi venti ore, ma non era stanco. Sospirando, girò lo sguardo per tutta la baracca fiocamente illuminata. Il pavimento era coperto di parti di equipaggiamento e di vestiario. Nella branda accanto, Brennan era profondamente addormentato; indossava ancora il giaccone, con il bavero scuro, rivestito di pelliccia, rialzato a coprire le orecchie; aveva la bocca spalancata, un'immagine di sfinimento assoluto. Vicino alla stufa fredda, Harry stava facendo esercizi di sollevamento del tronco sulla sua branda, con i piedi ancorati all'intelaiatura metallica, nessuno sembrava accorgersene.

Avevano effettuato la loro prima missione ed erano sopravvissuti, pensava Howard. Aveva avuto paura, paura al decollo, paura della Flak sull'obiettivo, paura nella nebbia all'atterraggio. Ma ciononostante, tutti i mesi di addestramento, le complesse procedure, la meticolosa preparazione avevano dato buon frutto. Era stata una missione dura, cattivo tempo e contraerea, ma ognuno aveva fatto ciò che doveva. La squadra di terra corse verso l'aereo non appena le gigantesche eliche si arrestarono, congratulandosi con i novellini e formulando rudi apprezzamenti a Farrington: il caposquadra grugnì che non aveva mai visto sul campo una nebbia e una pioggia peggiori e Fearless Fosdick aveva riportato a terra il velivolo senza un graffio. Un buon lavoro. Giocherellarono un po' sulla piazzola, in attesa del camion

che li avrebbe portati al debriefing. Jack cadde teatralmente a terra, la accarezzò con amore, la baciò. Erano tutti sollevati, tutti felici.

Howard crollò al rapporto, a malapena in grado di restare sveglio alle domande sulla Flak e sulla copertura della caccia amica. Seduto a un tavolo, circondato da altri equipaggi ad altri tavoli nell'affollata sala debriefing, masticava un sandwich che gli era stato allungato da una ragazza della Croce Rossa e beveva un caffè nero amaro. Alcuni dei ragazzi si fecero una sorsata dello scotch che veniva loro offerto. «Bruciabudella», sbuffò Jack con disgusto, ma mandò giù la porzione sua e quella di Howard. La stanza era tutta un mormorio sulle condizioni meteo: aerei del group erano stati dirottati sui campi di tutta l'East Anglia, cercando a tentoni la strada del ritorno nel cielo ridotto a brodaglia. Qualcuno disse che uno dei nuovi equipaggi era andato giù nella nebbia non lontano dalla base, un atterraggio di fortuna, l'equipaggio Nelson, pensava qualcuno, ma sembrava che nessuno lo sapesse per certo.

Dopo il rapporto e il rancio, la fatica, come la nebbia, si era improvvisamente dissolta e, cavalcando un'ondata di adrenalina, Howard fece una sosta al circolo dello squadron per fare una telefonata a suo cognato al 390°: effettuare una chiamata privata dalla base era una cosa difficile da ottenere, ma nelle due settimane trascorse aveva più volte provato a parlargli. Non erano mai riusciti ad entrare in contatto e non si aspettava di raggiungere Tom questa volta. Ma in quel momento in particolare aveva voglia di sentire una voce familiare, di casa. Non vedeva il cognato da oltre un anno. Tom era stato spedito oltremare nell'agosto del 1943 e per molti mesi prima della sua partenza si erano scritti, mentre passavano negli Stati Uniti da una base addestrativa dell'Air Corps all'altra. Le lettere di Tom arrivavano a pacchi e vecchie di settimane, inoltrate da base a base, e loro non erano riusciti a parlarsi, nemmeno per telefono, da quella che sembrava un'eternità. Così il suono della sommesssa voce meridionale che echeggiò all'improvviso lungo i cavi telefonici giunse come un colpo a sorpresa: Howard poteva a malapena credere alle proprie orecchie. Si confidarono in fretta, sovrapp-

ponendosi, svelandosi frammenti di notizie, formulando programmi. Parlarono di Londra, di casa, della sua missione. Tom sapeva esattamente dove era situata la base aerea 120: l'aveva trovata sulla mappa dopo la prima lettera di Howard e pensava di riuscire ad assicurarsi una jeep, o forse addirittura un'automobile di servizio; era in Inghilterra da oltre un anno e conosceva un tizio all'autoreparto. Forse ce l'avrebbe fatta per il 7, dopodomani, e sarebbe venuto a trovarlo, arrivando nel pomeriggio. Howard era raggiante, mentre si muoveva lungo la stradina verso la sua baracca, seguendo il tenue fascio di luce della sua torcia elettrica che danzava sulle pozzanghere come una lucciola.

Harry aveva finito la sua ginnastica e Howard stava ascoltando Jerry che parlava del fratello, un aspirante attore a New York, quando entrò Farrington. Furono sorpresi di vederlo: il tempo fuori era tetro, anche secondo i parametri britannici, nebbia, pioggia trasformata in duri cristalli di nevischio che picchiavano sul tetto metallico della baracca. Una missione al mattino non sembrava probabile, ma erano ancora d'allarme.

«Si sa qualcos'altro sull'incidente?» chiese Jerry. «Era Nelson?»

«Sì», rispose stancamente Farrington, «era Nelson.» Il pilota restò in piedi accanto alla stufa, scuotendosi l'umidità di dosso. «Sembra non ci sia nulla di buono.» Tutti loro conoscevano i ragazzi dell'equipaggio Nelson. Erano arrivati al reparto nello stesso periodo e durante le ultime tre settimane erano passati insieme attraverso la preparazione al combattimento e i voli di allenamento. Oggi avevano volato insieme la prima missione.

«Che è successo?» chiese Jerry.

«Erano stati colpiti piuttosto seriamente sull'obiettivo», disse Farrington. «Avevano arrancato verso casa e nella nebbia sembra che il pilota abbia confuso un tratto di strada con la pista. Erano a circa un chilometro dalla base. Era appena sceso a quota cima d'alberi con il carrello fuori: si è accorto all'ultimo momento dell'errore e ha tirato a sé la barra di comando; l'aereo si è impennato come un cavallo impaurito. Tutti e quattro i motori hanno piantato.» Pote-

vano tutti immaginarsi la scena: il Liberator, muso alto, appeso immobile nella densa foschia, con i motori all'improvviso silenziosi e poi sprofondare, cadere come un sasso nel campo. «Tre membri dell'equipaggio, bombardiere, navigatore e marconista sono morti sul colpo, gli altri sono davvero in brutte condizioni.» Howard pensò all'operatore radio, cercando di ricordarne il nome. Avevano frequentato le lezioni di procedure e fatto gli esami di codificazione insieme, avevano confrontato gli appunti; l'aveva visto quel mattino al briefing di comunicazioni, nervoso, con l'ansia di andare scolpita nel viso attento.

Farrington si trascinò fuori nella pioggia e Howard si sentì molto stanco. Si infilò sotto le coperte completamente vestito. Avrebbe dovuto scrivere una lettera a Mildred, dirle di Tom. Si sarebbe alzato fra qualche minuto e l'avrebbe fatto, si disse, quando Jerry avesse riattizzato la stufa. Howard si girò su un fianco, la sua mente vagava, esitando sulla soglia del sonno.

Alle 06.00 l'ufficiale addetto al briefing aprì la tenda nera e si schiarì la voce con un teatrale colpo di tosse, mentre gli uomini seguivano la traccia della brillante striscia rossa che zigzagava attraverso la mappa: lasciava l'Inghilterra tra Cromer e Great Yarmouth, piegando a sud-est verso la costa belga a nord di Bruges; da lì superava Anversa per poi girare bruscamente a nord verso l'IP in Olanda. La striscia non entrava in profondità in Germania, ma dagli uomini si levò un sommesso mormorio quando la videro scomparire in uno sgradevole cerchio rosso: era la Ruhr.

Gli equipaggi rumoreggiarono e mormorarono. Qualcuno si lasciò scappare un lungo sommesso sibilo che pressappoco voleva dire «oh-merda-staremo-freschi», e l'S-2, l'asticciola in mano, attese pazientemente che la confusione si placasse. Il 466°, disse loro con calma, avrebbe mandato 27 aerei come parte del 96° Wing ad attaccare un impianto di benzina sintetica a Sterkrade. La raffineria aveva una capacità produttiva mensile di 10,5 tonnellate. Erano in corso i lavori di riparazione dopo l'ultimo attacco alleato del 6 ottobre. L'obiettivo era in cima alla lista delle priorità. Era

una brutta notizia: la Ruhr, come tutti quanti sapevano, rappresentava il cuore industriale del Terzo Reich e una delle aree più fortemente difese in Europa. Sebbene la sezione informazioni prevedesse solo una minima reazione della caccia nemica in questa missione, oltre 300 cannoni da 88 mm proteggevano l'area.

Sterkrade, una località a pochi chilometri a nord di Duisburg, si trovava nella zona nordoccidentale di una megalopoli industriale in espansione e le rotte per e dall'obiettivo, li assicurò l'S-2, erano state tracciate per minimizzare l'esposizione ai concentramenti di Flak conosciuti; tuttavia potevano attendersi che la contraerea sull'obiettivo sarebbe stata intensa e precisa. La formazione sarebbe rimasta nel raggio d'azione delle difese note per circa due minuti e tre quarti prima dello sgancio delle bombe e per circa tre minuti dopo. Il 466° avrebbe costituito l'ultimo elemento della formazione della 2^a Division; altri tre wing da – circa 300 acroplani – sarebbero stati davanti a loro nella rotta d'attacco, quindi la turbolenza delle eliche sarebbe stata terribile e i cannonieri della Flak avrebbero avuto tempo in abbondanza per aggiustare il tiro prima che il group passasse sull'obiettivo.

Come se non ci fossero abbastanza cattive notizie, il grafico della formazione rivelò che Farrington era designato a volare nella posizione Charlie di coda nello squadrone basso-sinistro: era quella più difficile e pericolosa: se ci fossero stati i caccia, nascosti nelle nubi, avrebbero scelto quest'ultimo reparto per avventarsi e se gli intercettori non li avessero presi, a quella quota inferiore sarebbero stati più vulnerabili alla Flak.

Sulla piazzola erano tesi come pelli di tamburo. Farrington era tutto preso dai suoi compiti e a malapena sputò le ultime raccomandazioni prima che si imbarcassero sul velivolo; perfino Jack non riuscì a pensare a nulla da dire. Appena iniziarono il rullaggio sul raccordo perimetrale, lo stomaco di Bob si ribellò, prorompendo in un violento spasimo di conati a vuoto; sporgendosi dal finestrino centrale di sinistra, soffocava convulso, ma non aveva nulla da vomitare e, quando si lasciò cadere al suo posto per il decollo, per-

line visuose di bile verde costellavano il Mac West giallo brillante come una collana: in quota sarebbero congelate.

Non ci furono ritardi al decollo, nessun problema al ri-congiungimento e lasciarono la verticale di Clacton secondo programma. Il briefing delle informazioni operative era corretto: nessun aereo nemico si fece vedere lungo la rotta e la Flak sull'obiettivo fu in seguito descritta come «scarsa e imprecisa», un bel miglioramento rispetto al giorno precedente. Tuttavia fu brutta quanto bastava: appena virarono per la fase finale d'attacco la osservarono fiorire sotto di loro, boccioli scuri di densa fuliggine sullo sfondo di un cielo platino. Proprio sull'obiettivo, le esplosioni di un intenso fuoco di sbarramento si fecero sempre più vicine. L'aeroplano si impennava e si scuoteva, sballottato dalla violenta scia delle eliche di 300 B-24 e sobbalzava alle detonazioni dei proiettili della contraerea. La batteria successiva avrebbe potuto fare calcoli più precisi. Ma oggi i cannonieri della Flak, 7.500 metri più in basso e coperti da uno strato compatto di nubi, avevano un dato di quota errato e non fecero le necessarie correzioni. Non ci furono colpi ravvicinati. Lo squadrone basso-sinistro sorvolò l'obiettivo senza incidenti, sganciò le bombe al segnale e virò per il punto di ricongiungimento.

Sulla rotta del ritorno, all'avvicinarsi della formazione alla costa olandese e alla relativa sicurezza della Manica, la tensione si allentò. Il tempo a occidente sembrava si stesse aprendo e forse oggi non avrebbero dovuto sudare per l'atterraggio. Jack cominciò a canticchiare un motivo di Sinatra, e nel muso Manners allungò le gambe nel vano del carrello anteriore. Improvvisamente la voce di Harry, tesa come una corda di pianoforte, sibilò nell'interfono: «B-24 fuori controllo in alto, ore dieci.» In un silenzio irreale fissarono un Liberator nella formazione davanti alla loro, con due motori che sputavano fumo, cadere in spirale verso le nubi sparse in basso. «Qualcuno vede tracce di Flak?» chiese Regan. «Qualche caccia?» Le torrette ruotarono per esplorare il cielo. Nulla. Bruciando come un bengala, l'aereo argenteo fu inghiottito dalle nubi e scomparve. «Qualcuno ha visto qualche paracadute?» chiese infine Farring-

ton. Solo il rumore di fondo crepitò nei loro auricolari. Con tutti gli incidenti durante l'addestramento e le storie di orrori udite dai veterani, nessuno di loro era mai stato testimone di una scena simile, un bombardiere quadrimotore allo sbando nel cielo come un aquilone, dieci uomini inchiodati all'interno dalla forza centrifuga. Howard prese nota del tempo e delle coordinate nel suo registro. Non ci furono scherzi mentre la formazione scendeva sulla Manica, nessuna battuta quando Farrington si inserì nel circuito d'atterraggio. Furono di ritorno in tempo utile per il pranzo, ma nessuno aveva fame, specialmente quando scoprirono che erano di nuovo d'allarme per il giorno dopo.

«Ancora un lunedì sera e sono stanco», scrisse Bob. Sulla branda di Jerry giaceva una copia di «Stars and Stripes»: i titoli magnificavano la massiccia offensiva aerea americana contro le raffinerie tedesche. Una foto sgranata di un nugolo fitto di B-17 nei cieli della Germania, con le bombe che uscivano dai loro ventri spalancati, accompagnava il testo. «Immagino che tu legga i giornali e ascolti la radio», aggiunse Bob. «Per favore, non preoccuparti. Sto bene e faccio del mio meglio, perché Dio è vicino a me in ogni missione. Prego davvero durante quei lunghi momenti sugli obiettivi. Vado a messa dopo ogni attacco.» Pensò fugacemente alla cappella della base, poco lontano dal sito WAAF, e a padre Collins, il cappellano cattolico. Era presente a tutti i briefing e subito dopo teneva un breve servizio religioso, dicendo alcune parole di conforto a chiunque desiderasse ascoltare. Aveva molti clienti. «Faccio il meglio che posso e spero davvero che questo faccia sì che i nostri bambini non debbano mai andare in guerra», sospirò Bob. «Se ho paura??? Chi non ne avrebbe!»

Howard era contrariato: Tom doveva venire alla base aerea 120 l'indomani. Aveva cominciato una lettera da inviare a casa ai suoi di Trunk Street, con l'eccitazione di chi aveva finalmente qualcosa da riferire. «Ho parlato con Tom ieri sera e, ragazzi, ero davvero contento di sentire la sua voce.» Fece una pausa, alzando lo sguardo: Harry dormiva inquieto e accanto a lui Al stava ripiegando una lettera; la

madre di Al era malata e lui scriveva regolarmente in armono, facendo impazzire il tipo che censurava la loro posta. La pioggia aveva cominciato a tambureggiare sul tetto della baracca. Forse domani il tempo sarebbe stato cattivo, ma era inutile pensarci, concluse Howard: il tempo sembrava cambiare ogni ora. Tornò alla lettera. «Siamo vicini e domani viene a trovarmi.» La distanza, calcolò Howard, era di circa 80 chilometri in linea d'aria, ma Tom avrebbe dovuto percorrere le strette strade del Norfolk. Sorridendo, ricordò quando aveva preso in prestito l'auto di Tom, la vecchia Packard color senape, a Chattanooga, quando era andato a far visita dopo che Tom e Mildred si erano sposati. Abitavano in un piccolo appartamento su Cameron Hill, presso la stazione ferroviaria della L&N e non lontano dal fiume. «Ci vorrà più o meno quanto gli ci voleva per venire a trovare Mildred prima che si sposassero e, ragazzi, non vedo l'ora d'incontrarlo.» Pensò all'indomani e alla missione. «Ma ho paura che non riuscirà a vedermi perché non sarò in base per un bel po'.» Sperava che non sarebbero andati di nuovo sulla Ruhr. Se tutto andava bene, forse avrebbero potuto essere di ritorno per il primo pomeriggio. Non si poteva mai dire. «Spero che mi aspetti finché non ritorno. Dite a Mil che mi prenderò cura di Tom per lei», concluse baldanzosamente. «Lui ed io avremo un permesso di 48 ore dal 3 al 5 del mese prossimo.» Un'idea gradevole, pensava Howard, qualcosa da attendere con piacere. Il mese prossimo.

Piegò la lettera e la mise da parte con la rubrica degli indirizzi e la cancelleria sulla mensola sopra la sua branda. Si stava alzando il vento e uno spiffero gelido si insinuò sotto la tendina da oscuramento della finestra dietro di lui, con il suo soffio raggelante che gli si insinuava dietro il collo. Si infilò sotto la coperta. Forse domani non avrebbero volato.

Il 7 novembre l'alba venne e passò, e la porta della baracca restò chiusa. Fuori il vento gemeva attraverso il sito WAAF. La pioggia sferzava le finestre, e un pezzo di tetto metallico allentato sbatteva rumorosamente da qualche parte. Uno ad uno gli uomini si svegliarono, stirandosi, borbottando, crogiolandosi nella lenta consapevolezza mattuti-

na che erano ancora sotto le coperte; oggi, forse, non avrebbero volato.

Barrett fu il primo ad alzarsi. Vestito nei suoi mutandoni e con il giaccone imbottito frugò rumorosamente sotto la sua branda. Emergendo con un sacchetto di tela sporca, aprì la stufa e cominciò a sistemare con cura il contenuto del sacco nella piccola camera di combustione. Preparò accuratamente la legna minuta, liste scheggiate di casse per bombe e rametti assortiti che aveva raccolto nei boschi vicini. Accartocciate le pagine di un vecchio numero di «Stars and Stripes», pose all'interno le palle di carta ben compresse. Fece una pausa, guardandosi attorno. «E ora», esclamò con enfasi teatrale, «i pezzi destinati a durare.» Infilata la mano nel sacco, ne estrasse tre ciottoli di un nero lucido, delle dimensioni di un pompelmo, e li pose cautamente in cima alla pira che aveva preparato nella stufa.

«Assomiglia in modo impressionante a una sostanza illegale», sorrise Howard, tirandosi a sedere sulla sua branda ai piedi della stufa.

«Carbone», esclamò Al. «Hai trovato del vero carbone?»

«Esattamente quella merce», replicò Jerry. Si affollarono tutti a esaminare l'esotico, prezioso prodotto. Le mattonelle di polvere di carbone pressato distribuite settimanalmente a ogni baracca rifiutavano tenacemente di bruciare e dare un po' di calore all'angusta baracca Nissen. Per quanto carbone bruciassero, non era mai abbastanza e le mini-stufe inglesi, con le loro piccole camere di combustione, non sembravano mai produrre molto calore. Il risultato era una continua ricerca di nuove fonti di combustibile. Perlustravano i boschi alla ricerca dei rami di alberi caduti, sebbene fosse illegale. Alcuni dei ragazzi addirittura li tagliavano. Farrington, li aveva informati Jerry, aveva comperato un'ascia da un contadino delle vicinanze. Le baracche degli ufficiali in apparenza non erano più calde. Un elaborato sistema di baratto da mercato nero si era stabilito con i tipi che lavoravano alla mensa o all'ospedale, dotati di provviste separate di carbone. E poi c'era il furto, eludendo le guardie ai magazzini o corrompendole.

«Jerry ed io siamo andati in ricognizione la settimana scorsa», sogghignò Jack. «Pattuglia notturna. Ma non possiamo divulgare la nostra fonte di approvvigionamento.»

«Questo è un affare grave, signori», osservò Howard con serietà esagerata, «e francamente sono turbato. Il comandante di questa base è costretto a rammentare a tutti voi le pene per una tale azione furtiva. Do lettura dal Bollettino della base del 26 ottobre 1944.» Da un fascio di fogli attaccati alla parete accanto alla porta, Howard prese un avviso e lesse: «È necessario che tutto il personale presti la massima attenzione alla conservazione del combustibile solido. Non sarà bruciato carbone negli alloggi: esso è destinato in via prioritaria all'uso delle mense e dell'infermeria... È stato notificato ad ognuna di queste organizzazioni quando devono ritirare carbone dai depositi, su autorizzazione del quartiermastro della base. *Chiunque* sia trovato a sottrarre carbone o coke senza l'autorizzazione del quartiermastro della base è soggetto a giudizio da parte della corte marziale».

Jerry fece scattare il suo Zippo e accese una luminosa fiamma arancione nella stufa. «Un rischio che vale la pena di correre, siete d'accordo?» disse, con gli occhi scintillanti mentre la fiamma si alzava e il carbone sfrigolava.

Fu una giornata sonnacchiosa. Ispirata dall'arrivo di un vero combustibile, la stufetta si innalzò a nuove vette, emanando calore per almeno un paio di metri in ogni direzione. Gli uomini le bighellonarono intorno scrivendo lettere, e ripensando alle missioni. Parlarono perfino di politica: era giorno di elezioni in patria, Dewey contro Roosevelt, ma non fu una discussione accesa: solo Bob era vecchio abbastanza per votare.

Nessuno aveva fretta di lasciare la baracca, così decisero di prendersela comoda e di dare una sistemata. Spostarono le loro brande, diedero una rassettata, spolverarono persino. Da qualche parte entravano topi nella baracca: di notte scalpicciavano sul pavimento, sfrecciavano sotto le brande e rodevano qualsiasi cosa, persino i giornali che erano stesi sotto i cuscini di cotone sui letti. In qualche modo si erano intrufolati nella scatola di una torta vecchia di un mese che

Nancy aveva mandato e questo era troppo: decisero di scovare i piccoli bastardi.

C'era anche, fece notare Jerry, un lezzo pesante nella baracca. «Come di stalla», concordò Howard. «Quand'è stata l'ultima volta che hai fatto la doccia, Al?» chiese Jack. «Che mese è?» rispose Al. Nessuno, stabilirono rapidamente, aveva fatto una doccia da ben oltre una settimana. La maggior parte non aveva cambiato i mutandoni o le calze: non c'era stato tempo. Inoltre le docce erano situate in un riparo non riscaldato, con un cartello lasciato dai precedenti occupanti britannici della base, che diceva pudicamente «Abluzioni», ma attraeva pochi clienti. Stare sotto il getto freddo, mentre il vento sibilava era un atto di supremo coraggio. La maggior parte della gente della base preferiva andare al Club della Croce Rossa a Norwich, dove si potevano avere acqua calda e impianti al coperto. Qualcuno non faceva mai il bagno del tutto.

Mentre mettevano in ordine, arrivò la posta, portando un piccolo tesoro di lettere e gli uomini si sistemarono sulle rispettive brande a leggere. Bob ne ebbe cinque da Marie. Bobby, riferiva, era stato a una festa e ora sfoggiava con orgoglio un nuovo costume per Halloween. Halloween! Bob l'aveva totalmente dimenticato. Quand'era? Come era scivolato via? Si immaginò i ragazzini che correvano di casa in casa nel familiare quartiere di Chicago: la consueta squinternata squadra di cowboy, pirati e principesse da fiaba, con in mano le loro sportine «trick-or-treat».¹ Poteva udire i loro gridolini, le loro risate. Scosse la testa. Sembrava tutto perfino più remoto, più incredibile delle elezioni.

Mentre leggevano, l'ordinanza dello squadron fece una sosta per dir loro ufficialmente che il group rimaneva a terra a causa delle condizioni meteo. Nessuna riunione dello squadron oggi; erano liberi. Scaldandosi all'inconsueto tepore, Howard si allungò sulla sua branda: non si sentiva così rilassato da giorni. Tutt'intorno a lui, appendiabiti tintinnavano

¹ Tradizionale saluto dei bimbi che la sera di Halloween passano di casa in casa chiedendo dolci e minacciando scherzi. Si può tradurre con «scherzetto o dolcetto».

sui supporti, capi di abbigliamento e di equipaggiamento frusciavano, voci mormoravano. Jerry aveva smarrito la sua piastrina e aveva spostato la sua branda per cercarla. «Mi sembra di aver visto ieri uno dei topi indossarla», sbadigliò Howard. «Bene», sorrise Jerry, «può finire lui il mio turno. Basta che mi facciate inoltrare la posta a Manhattan.» All'altra estremità della baracca Al, Jack e due mitraglieri dell'equipaggio Hyuck avevano incominciato una partita a carte. «Red Dog», Howard udì Al; chiuse gli occhi, ascoltando il rumore rapido delle carte, i borbottii delle giocate, lo strisciare degli stivali sul pavimento. Fuori dalla finestra alle sue spalle il vento gemeva con un tono lungo e basso e Howard si assopì. Trascinato da una marea di puro sfinimento, scivolò in un sonno profondo e senza sogni.

Non seppe quanto a lungo dormì o che cosa lo ridestò – una voce, la chiusura di una porta – ma appena sveglio i suoi occhi misero lentamente a fuoco una figura che stava in piedi nella mezza luce del vano della porta, all'interno della tenda da oscuramento. Howard strizzò gli occhi, sollevandosi su un braccio, ancora un po' stordito per il sonno e una voce familiare disse sommessamente: «Salve, vecchio mio».

Howard saltò dalla sua branda come una molla. Gettando le braccia attorno al cognato, si lasciò scappare un urlo. «Tom, vecchio figlio di buona donna», gridò. «Non posso crederlo, non posso crederlo. Ce l'hai fatta.» Si diedero a vicenda pacche sulle spalle, si strinsero vigorosamente le mani, risero, si tennero per le braccia, bevendosi la visione l'uno dell'altro. Tom era bagnato fradicio. «Vieni vicino alla stufa e liberati dal gelo, se puoi», disse Howard. La partita a carte si era conclusa e Al era scomparso. Bob e Jack indugiavano sulle loro brande, mentre Jerry, con uno specchio in mano, si regolava i baffi. Tom si guardò attorno.

«La sistemazione mi sembra abbastanza familiare», osservò.

«Possiamo sentire la radio», precisò Howard.

«Sì», esclamò Jack, «altrimenti dobbiamo ascoltare i nonnetti che cantano qui», e fece un cenno verso Bob.

«Questi tristi esemplari», disse Howard, «sono quello che passa per un equipaggio.» Li presentò.

«Oh, Dio», mugolò teatralmente Jerry, stringendo la mano a Tom, «un altro che parla proprio come te, Howard.»

«Hillbillies, hillbillies»,² intervenne Jack e se ne uscì in un ritornello di *Pistol-Packin' Mama* di Sinatra con un'esagerata tonalità nasale.

«Vedi in che guaio sono con questi buffoni, Tom?» rise Howard. «Sono circondato da Yankees.»

«Bene, c'è una guerra in atto», aggiunse Tom con finta serietà. «Dobbiamo fare tutti dei sacrifici.»

Tom sedette sulla branda di Howard e lo fissò sorridendo, scuotendo lentamente la testa incredulo. Era stato oltremare per circa un anno, senza alcuna prospettiva di andare a casa in un prossimo futuro e qui davanti a lui c'era un vivente e palpitante pezzo di casa, non una V-mail, non una cartolina, non una fotografia. «Ero così contento di vederlo», scrisse Tom a casa a Trunk Street, «che non riuscii a dire nulla per un bel po'. Ero lì seduto, lo guardavo e basta.» Parlarono velocemente, eccitati, della venuta di Tom, del 466°, della base di Tom, delle due missioni di Howard. Per lo più parlarono di casa, di Mildred e di James, di Nancy e di tutti gli altri. Tom aveva portato una foto recente di James, fatta all'università. Era in piedi sul bordo del campo a una partita di football, elegantemente vestito nella sua uniforme di tamburo maggiore. Accanto a lui una majorette stringeva a due mani un grosso mazzo di crisantemi e sorrideva radiosa verso la macchina fotografica. Dietro di loro sulle tribune una folla baciata dal sole, con gli uomini col cappello in giacca e cravatta che si facevano schermo contro il riflesso della luce. Non si vedeva una sola uniforme.

«Credo che il giovane dottore se la passi bene», osservò Howard, scorrendo con gli occhi la fotografia e sorridendo. «Dovranno chiudere a chiave quelle studentesse», e Tom concordò. Howard gli mostrò un'istantanea di Mildred fatta in un qualche giorno durante l'estate: indossava un leggero vestito estivo con bottoni bianchi e spalle a sbuffo

² Termine scherzoso e a volte spregiativo usato per indicare i montanari degli Appalachi insediatisi ai tempi della colonizzazione.

e sedeva sul dondolo del portico anteriore in Trunk Street, sorridendo. Tom riconobbe il vestito e il pendente a forma di cuore che indossava al collo, un suo regalo di quando uscivano insieme. Tom non aveva mai visto la foto e la studiò avidamente. Howard cercò di aggiornarlo, gli disse di Mildred, del viaggio a casa a settembre, a malapena due mesi prima e sembrava una vita. Tom si attaccava ad ogni parola, ad ogni frammento di notizia, ad ogni dettaglio che Howard poteva riferire. «Mi ha raccontato tutto di casa», scrisse Tom più tardi quella sera, «e mi ha fatto venire davvero nostalgia. Darei qualsiasi cosa per vedervi tutti. È passato un tempo così terribilmente lungo.»

Nonostante il vento impietoso e la pioggia intermittente, Howard portò in giro il cognato per mostrargli la base. Percorsero con la jeep le strade sinuose che si snodavano tra le baracche, passarono accanto all'ufficio operazioni dello squadron, al deposito bombe, fino alla linea di volo. Con il reparto tenuto a terra, tutti gli aerei erano ancorati ben saldi sulle loro piazzole. Si fermarono alla sala mensa per un rapido spuntino. Tom aveva davanti a sé un lungo tragitto nell'oscurità, oltre 80 chilometri di strade con molte curve, strette, fiancheggiate da siepi, per tornare a Framlingham. Al di sopra di un piatto di fagioli stufati e di cavoletti di Bruxelles, Tom ricordò con nostalgia i pasti a Trunk Street, sotto il portico posteriore, con tutti quanti seduti attorno al grande tavolo bianco, con gli insetti che rimbalzavano contro le zanzariere nelle calde serate estive. «Certo mi piacerebbe mettere i piedi sotto la tavola di tua madre e sedermi a una delle sue cene», disse lanciando uno sguardo a Howard. «Quando andrò a casa, mangerò uova fritte, pancetta e prosciutto e frittelle calde, patatine fritte e costolette di maiale, bistecche e puntine di vitello con fiumi di the ghiacciato e di latte freddo dolce.» Aveva uno sguardo sognante e Howard sorrise. «Un po' di pane di mais caldo e burro, mi piacerebbe anche quello e una grande porzione di budino alla banana e una fetta di torta al cacao e gelato e poi andare a bere un gran frullato al cioccolato.» Continuò e Howard non faceva che ridere. «Prova a stare abbastanza a lungo su quest'isola dimenticata da Dio, vecchio

mio», osservò Tom malinconicamente, sorbendo il caffè nero bollente, «e saprai di che cosa sto in realtà parlando.»

Fuori la pioggia aveva ripreso, scrosciando su tutta la base. I rami degli alberi sbattevano e la luce, già attenuata, cominciò a calare. Era tempo per Tom di prendere la strada del ritorno.

«Dovrei avere un permesso verso l'inizio del prossimo mese», disse Tom, mentre osservavano il mare di fango fuori dalla mensa.

«Dovremmo averne uno anche noi per allora», precisò Howard.

«Incontriamoci a Londra», propose Tom, chiudendo la lampo del suo giaccone. «Ti mostrerò le cose da vedere – Rainbow Corner, Big Ben, Piccadilly, annessi e connessi. Howard, non puoi credere che cosa è Londra. È il posto più dannatamente pazzo che ti capiterà mai di vedere.»

«Sono pronto», replicò Howard, scuotendo la testa. «Non siamo usciti dalla base da quando siamo arrivati.»

«Ti scriverò», concluse Tom, stringendo le spalle contro il vento mentre avanzavano a fatica nel fango verso la jeep. Montò sopra e girò la chiave. Il motore sputacchiò e partì.

«Fai attenzione, vecchio mio», disse Tom, stringendo forte il gomito di Howard.

«Lo farò.»

Si salutarono con un cenno della mano e la jeep slittò nel fango verso la strada, ritrovò aderenza e si avviò scoppiettando oltre le baracche verso l'ingresso principale della base.

«Oggi è stato il giorno più felice da quando sono nell'esercito», scrisse Howard a casa quella sera. «Tom è venuto fino a questa base... a trovarmi e, mamma, lui davvero... vuole terribilmente tornare a casa. Aveva un aspetto magnifico. Non sta lontano da qui e dovremmo riuscire a vederci molto. Ragazzi, era felice, non scherzo.»

L'8 novembre sulla base persistevano nubi minacciose e forti venti e il 466° restò nuovamente a terra. Nessuno volò: tutta l'8ª Air Force era costretta al suolo. L'equipaggio si era alzato tardi e dopo la prima colazione si era recato alla sala briefing dello squadron per la riunione quotidiana del per-

sonale di volo. Il tempo era deprimente, ma fu riferito che prima o poi durante la notte ci sarebbero state delle schiarite. L'alta pressione avanzava e l'equipaggio Farrington era di nuovo in turno d'allarme. I ragazzi si separarono: Bob si era fermato alla posta e Harry era scomparso, ma Howard e gli altri avieri decisero di fare una passeggiata al PX. Sembrava che la pioggia cercasse di smettere e Jerry insistette per andare a piedi. Mentre avanzavano a fatica lungo la stradiccio-la che usciva dal sito WAAF, Jerry disse come per caso: «Avete notato niente circa Harry?».

«Sì», rispose Howard, «che gli ha preso?»

«Non me ne vuole parlare», precisò Al.

«Allora l'hai notato anche tu?»

«Certo», confermò Al. «quel tipo è teso come la pelle di un tamburo. Non riesco a cavargli due parole in croce.»

«È certo come l'inferno che qualcosa lo tormenta», aggiunse Jack «Avete sentito che cosa ha fatto a Bob?»

«Che cosa?» chiese Jerry.

«Dice che Harry l'ha aggredito.»

«Ma dai», replicò Howard incredulo.

«Sono serio», precisò Jack.

«Stavano tornando alla baracca al termine del rancio dopo il raid su Sterkrade. Chiacchieravano del più e del meno. Parlavano della missione. Bob non riesce a ricordare esattamente che cosa ha detto per sconvolgere Harry. Erano stanchi morti, stavano solo camminando insieme. All'improvviso Harry si ferma e si volta verso di lui; piazza un pugno al torace di Bob e gli dice di "chiudere quella bocca del cazzo. Non vuol più sentire parlare di quella dannata missione o di quell'aereo". Bob non aveva neanche menzionato quel velivolo, sapete, quello che è venuto giù. Bob è rimasto a fissarlo a bocca aperta. Non ha detto una parola. Poi Harry gli dà uno spintone, senza scherzare, quasi lo butta a terra. Poi l'ha piantato lì.»

Nessuno parlò. Continuarono a camminare in silenzio, scansando le pozzanghere. Queste cose accadevano di tanto in tanto. Gente che viveva ammucchiata, un mare di tensione, l'umore si deteriorava. Qualcuno perdeva troppo a dadi o beveva troppo o riceveva una brutta lettera da casa,

qualcuno diceva la cosa sbagliata, urtava qualcuno. Capitava che scoppiasse una lite, che partisse un pugno, che si desse sfogo a un po' di pressione. Di solito non si facevano molti danni e si dimenticava in fretta.

Invece questo problema con Harry era preoccupante. Harry se ne stava sempre tranquillo, era un solitario. Raramente scherzava con gli altri nelle baracche. Se ne stava sulle sue, pensando ai fatti propri. Ma era facile andarci d'accordo. Conosceva il suo mestiere e lo faceva bene. Non si lamentava, e non aveva mai creato problemi. Negli States aveva gravitato naturalmente verso Al. «La fratellanza armena», l'aveva definita Barrett. Andavano a bere assieme, parlavano, Harry aveva presentato Al alla madre quando venne all'est a trovarlo a Mitchel, ma si apriva poco.

Ma dopo quella prima missione, in effetti dopo la prima missione addestrativa in Inghilterra, Harry era diventato ombroso e irritabile. Nella baracca era sempre imbronciato. Sedeva silenzioso a mensa, e sebbene stesse incollato al resto della squadra, andando al cinema o all'Aero Club, sembrava preoccupato, lontano. Subito dopo la seconda missione aveva avuto una lite con uno alla sala mensa, un cuoco, l'aveva preso a male parole; poi, quando Al aveva cercato di trascinarlo via, gli aveva dato una sventola.

«È solo nervosismo», concluse Jerry, lanciando un rapido sguardo a Howard. «Solo nervosismo.»

«Andrà tutto bene», osservò Howard, ma la voce non suonava così sicura.

Il mattino dopo, al briefing, Farrington e il suo equipaggio appresero che erano diretti sulla Francia orientale. Infatti, spiegò l'ufficiale che teneva il briefing, l'obiettivo primario era la stessa postazione di artiglieria pesante in cemento armato vicino a Metz che avevano tentato di colpire il 5 novembre prima di proseguire per Karlsruhe. Tutte e tre le divisioni di bombardieri avrebbero attaccato obiettivi tattici nell'area, quindi lo spazio aereo sarebbe stato congestionato e le truppe americane sarebbero state vicine al settore da attaccare, pertanto c'era l'ordine di usare il massimo della cautela. Farrington avrebbe volato in alto e a destra nella formazione di testa, portando quattro grosse bombe da 2.000 libbre.

La missione cominciò bene ma si complicò sul continente: a causa di una fitta copertura di nubi sull'obiettivo prioritario e a un guasto all'apparato radar del velivolo leader, la formazione si diresse verso il secondario, il nodo ferroviario di Saarbrücken, poco al di là della frontiera tedesca. Niente andò per il suo verso. Durante la fase finale l'equipaggiamento radar continuò a non funzionare e le foto dell'attacco, sviluppate nella notte alla base, avrebbero rivelato che i primi due squadron avevano sganciato le bombe 16 chilometri a nord-est del bersaglio. Lo squadron di coda, senza radar, non riuscì a mantenere il passo con i primi due e non riuscì a stabilire il contatto visivo per vedere quando il leader sganciava le sue bombe. Con una copertura di nubi di 10/10 e il fronte così vicino, decisero di non sganciare su un obiettivo di opportunità e riportarono a casa le bombe. Ci furono un mucchio di lamentele al rapporto. I comandanti erano furanti, e nessuno era contento dei risultati, ma per gli equipaggi era un'altra missione alle spalle.

Farrington e i ragazzi non ebbero molto tempo per rimuginare sugli eventi della giornata: vennero svegliati di nuovo prima dell'alba per una missione che li avrebbe riportati sopra la Germania, su un aeroporto a est di Francoforte. La rotta di avvicinamento sarebbe stata complicata, schivando le postazioni contraeree note a Coblenza, Limburg, Giessen e la fascia di Flak attorno alla stessa Francoforte. Ci si poteva attendere che la Luftwaffe facesse la sua comparsa, forse in forze; aveva tutte le sembianze di una missione molto impegnativa. Con sorpresa – e sollievo – di tutti, la missione si rivelò una passeggiata. Decollarono alle 09.00 e il tempo tenne lungo tutta la rotta; non ci furono caccia nemici, sebbene Barrett, appostato nella torretta dorsale, individuasse le scie di condensazione di un aereo a reazione a circa 13.500 metri e, ancora più sorprendentemente, la Flak non si svegliò a dar loro il benvenuto sull'obiettivo. Dopo il *fiasco*³ del giorno precedente, l'ufficiale alle operazioni del reparto definì eccellenti i risultati del bombardamento. Nello scrivere il rapporto di missione,

³ In italiano nel testo.

il quartier generale del group riportò che non c'erano state perdite, nessun velivolo mancante, nessun danno. «Esattamente il tipo di missione che mi piace», disse Jack a bordo del camion che li riportava alla baracca.

Dopo quattro raid in sei giorni erano tutti esausti. «Di questo passo», osservò Jack, «avremo finito per Capodanno. Farai saltare i tappi di spumante al Waldorf, Jerry.» Sfiniti come erano, li sollevò scoprire che, sebbene il reparto fosse d'allarme per il giorno seguente, i loro nomi non erano nella lista. Il sollievo diventò esultanza quando Farrington fece una sosta alla baracca per informarli che sarebbero stati liberi di andare in città. Nessuno volle restare nella baracca. Jerry e Bob decisero di andare al cinema all'Opera House: davano *Tampico*, con Edward G. Robinson e Victor McLaughlin. Jack e Al avevano agganciato un tizio del 785° che li avrebbe portati al vicino pub The Dog. Ne avevano parlato per giorni: ora sarebbero andati a vederlo. Sarebbero sgusciati fuori dalla base appena fatto buio, dalla parte posteriore del sito WAAF. Avevano delle biciclette.

Pareva che per giorni non avessero visto altro che l'interno di una Nissen o di un B-24 e la baracca si svuotò rapidamente. In piedi accanto alla sua branda, Howard si passò un pettine nei corti capelli e spruzzò generosamente dell'acqua di colonia sulle guance. Non riusciva più a percepire l'odore del sudore nei suoi indumenti, ma qualche volta l'odore della maschera d'ossigeno di gomma gli persisteva nelle nari, perseguitandolo per ore dopo che se l'era tolta: l'acqua di colonia era l'unica cosa che funzionasse. Non aveva fatto una doccia da due settimane, ma ne avrebbe fatta una domani alla Croce Rossa a Norwich. Ciò di cui aveva bisogno ora, pensò, era un po' di tempo da solo, lontano dall'equipaggio. Forse si sarebbe diretto verso l'Aero Club, ad ascoltare qualche disco, leggere «Yank» della settimana, e scrivere qualche lettera.

Girandosi verso la porta, Howard scoprì di non essere solo. Con gli occhi chiusi e una Lucky Strike spenta che gli pendeva dall'angolo della bocca, Harry giaceva sdraiato sulla sua branda. Malgrado la sigaretta, Harry stava così immobile da convincere Howard che stesse dormendo. Howard ne

studiò il profilo. Nonostante tutte le ore trascorse assieme sull'aereo e nella baracca, Howard lo conosceva a malapena. Avevano fatto esercizi insieme nella palestra di Westover, avevano anche fatto qualche seduta d'allenamento di pugilato, ma in realtà non avevano mai passato qualche momento da soli, non avevano mai parlato davvero. Harry era l'ultima cosa di cui aveva bisogno in quel momento, pensò Howard, ma forse questo avrebbe potuto essere il momento giusto per scandagliarlo: senza gli altri attorno, forse si sarebbe sciolto. «Ehi, Harry, che ne dici di andare insieme allo Shamrock, ad ascoltare la musica?» disse Howard come per caso, infilando la cravatta tra il secondo e il terzo bottone della camicia. «È la sera del ballo. Ci saranno le ragazze della Corsa della Libertà.» La taverna Shamrock era proprio di fronte ai servizi speciali, non lontano dalla baracca. Harry non rispose. «Suvvia, ci prenderemo un anticipo sul fine settimana.»

Pensandoci bene, Howard si rese conto che Jerry aveva ragione: c'era stato qualcosa di sbagliato sin da quando avevano cominciato a volare da questo lato dell'oceano. Harry era il capo armiere dell'equipaggio, ma nelle ultime due missioni Howard aveva scoperto Al che silenziosamente ricontrollava le mitragliatrici, accertandosi che Harry prestasse attenzione ai suoi compiti, controllando i mirini e gli attuatori sul velivolo, oliandoli e riponendoli accuratamente nei loro involucri al rientro. Le cose sembravano funzionare, ma il tutto rendeva nervoso Al.

Dopo essersi fatto pregare per un po' Harry accettò svolgiamamente di alzarsi e insieme si avviarono verso la taverna Shamrock, trovarono un tavolo e ordinarono una birra. Harry stava zitto.

«Ehi», cominciò Howard, una volta che si furono sistemati. «Hai visto dove fanno dieci riprese di pugilato domenica, proprio qui in base? Ho letto l'avviso da qualche parte. Hanno ragazzi che vengono dai reparti schierati in Europa, tutti pugili di valore. Faranno gli incontri nella sala mensa degli equipaggi in servizio.»

Harry faceva passare il dito sul bordo del bicchiere.

«Sai, la base ha una squadra di pugilato.» continuò Ho-

ward. «Dovresti farti avanti. Saresti una stella.». Le Andrews Sisters stavano cantando *Rum and Coca-Cola* alla radio. Harry prese un sorso di birra, non parlò.

«Che c'è, Harry?» disse Howard infine, cercando di nascondere l'esasperazione che gli montava dentro.

«Niente.»

«C'è qualcosa che ti rode. Perché non lo tiri fuori?»

«Pensa agli affari tuoi.»

«Harry, stai bene? I ragazzi sono un po' preoccupati per te.»

«Si fottano.»

«Su, Harry, prendi un attimo di respiro. Che ti passa per la testa?»

Harry fissava la sua birra.

«Guarda, abbiamo tutti paura», continuò Howard. «Sono spaventato a morte ogni volta che salgo sull'aeroplano. Non sei il solo, sai.»

«Chi dice che ho paura?»

«Be', ci sarebbe qualcosa di molto sbagliato se non ne avessi.»

«È questo che pensa Farrington, che sono un codardo?»

«No, no, sii onesto, Harry. Abbiamo tutti paura, Jerry, Al, tutti.»

Per la prima volta da quando si erano seduti, Harry lo guardò in faccia. Il suo viso era pallido e inespressivo, ma Howard gli poteva vedere negli occhi un guizzo soffocato di sofferenza. Per un momento, una frazione di secondo, Howard ebbe la sensazione che, per quanto poco, una porta si fosse aperta, e che dietro di essa ci fosse Harry, in ascolto.

«Basta che faccia il tuo lavoro», implorò Howard. «Smettila di preoccuparti. Smettila di pensarci.» Si appoggiò allo schienale della sedia. «Andrà bene, Harry, vedrai.»

Le Andrews Sisters avevano finito e Peggy Lee stava sussurrando *How Long Has This Been Going On*. Le ragazze della Corsa della Libertà, raccattate a Norwich e nei villaggi vicini, arrivarono e Howard ruotò la sedia per guardarle. «Non male», osservò, «non male.» Quando si voltò, Harry era sparito.

Il giorno dopo, alle 12.45, il 6 x 6 si fermò con un sussulto davanti all'Aero Club per la Corsa della Libertà pomeri-

diana a Norwich. Howard e Jerry, Bob e Jack stavano attendendo, con le divise impeccabili e con grandi aspettative. Non erano stati in città da quando erano arrivati. Tutto ciò che avevano visto dell'Inghilterra era stato dall'aria o dall'apertura posteriore di un autocarro o scivolando nell'oscurità della campagna sulla strada per un pub. Ora, con il primo permesso in mano, erano pronti per ogni avventura. Il 6 x 6 si fermò di nuovo alla mensa e Al saltò a bordo. Nessuno aveva visto Harry. Il camion era affollato di uomini tirati a lucido nelle loro uniformi da libera uscita che emanavano un forte odore di benzina avio. Il lavaggio a secco – lavaggio francese, lo chiamavano gli inglesi – era impossibile in Gran Bretagna durante la guerra, quindi i ragazzi immergevano le loro uniformi di lana in tinozze di carburante avio, e poi le appendevano fuori ad asciugare. Il potere detergente della benzina a 100 ottani era impressionante e lo stesso valeva per l'odore persistente. Nessuno sembrava accorgersene.

Alcuni erano armati di un permesso per quarantotto ore ed erano diretti a Londra o a Cambridge; alcuni avevano i nomi di alberghi e di sale da ballo, di pub con whiskey irlandese, di ragazze che avevano incontrato, di sorelle di ragazze incontrate da qualcuno dei compagni di camerata. Un tipo era diretto a Liverpool da una che aveva incontrato durante il periodo di preparazione al combattimento; mostrò in giro la sua fotografia: carina, concordarono tutti. Alcuni contavano di riuscire ad andare al Club della Croce Rossa al Palazzo Vescovile: era accanto alla cattedrale e vi servivano pasti abbondanti, stile caffetteria, aveva posti letto puliti e, cosa più importante, metteva a disposizione docce calde. Un altro tizio, un operatore radio della Virginia, raccontò loro di una signora di Falkland Street che affittava stanze a yankees: erano modeste, ma le sue colazioni preparate con cura domestica erano qualcos'altro. I letti avevano perfino le lenzuola. Era lontano dall'affollamento del Club della Croce Rossa. Per arrivarci era necessario usare una bicicletta, li mise sull'avviso il marconista, ma non c'erano problemi: bastava affittarla da Dodger, il ciclista locale. L'avrebbero trovato, non esistevano difficoltà. Ci furono

molte battute sull'oscuramento, la birra, ma in maggior misura era palpabile il sollievo: nessuno di quegli uomini avrebbe volato oggi.

L'autocarro rombava attraverso la campagna madida d'umidità finché le vie campestri scomparvero e la strada si allargò. Il 6 x 6 rallentò e i ragazzi sollevarono il tendone del lato posteriore per guardare fuori nella grigia luce pomeridiana. Il camion si era fermato al Larkman's Corner, il primo avamposto della città e diversi ragazzi saltarono giù impazienti. Nessuno riusciva a ricordare come mai questo improbabile sobborgo era diventato così popolare nel 466°, ma il pub all'angolo aveva acquisito un tale livello di gradimento tra gli uomini del reparto che la Corsa della Libertà, a generale richiesta, aveva incominciato a fermarsi. In qualche fine settimana, quando il tempo era particolarmente cattivo e i gruppi intorno a Norwich erano a terra, il pub pieno di fumo risuonava degli accenti delle regioni collinose del Texas e una voce inglese era rara come una giornata soleggiata.

Mentre l'autocarro si infilava nelle strade strette, i desolati profili degli edifici bombardati si chiusero intorno, un groviglio di metallo contorto e di facciate di mattoni diroccate. Gusci vuoti di edifici erano allineati al loro passaggio, con le tracce gessose di stanze non più esistenti incise come fossili sui loro muri. I resti scheletrici dei tetti si elevavano al di sopra di rovine senza finestre e attraverso i vuoti casseggiati, come vuote cavità di un teschio. Norwich non era stata attaccata da quasi un anno, ma le cicatrici persistevano su un paesaggio di edifici sventrati e di spiazzali ricoperti di macerie, vuoti improvvisi in una sequela di case o di negozi intonacati. Nei primi anni di guerra, era stato loro raccontato, la città aveva subito quarantaquattro attacchi, sebbene la maggior parte del danno fosse stata causata da una micidiale serie di incursioni nell'aprile e nel maggio del 1941. Ancora oggi, occasionalmente un pilota della Luftwaffe, inseguendo la RAF al ritorno dai suoi attacchi, capitava rombando basso sulla città, sganciava le sue bombe o mitragliava a caso nell'oscurità sottostante e svaniva; nessuno sembrava prestarvi molta attenzione.

Le bombe volanti V-1 erano un'altra cosa: per tutta l'estate avevano pulsato attraverso il cielo; nelle strade e nei negozi la gente si fermava e ascoltava, guardava in alto, anche se era al coperto, sperando che i doodlebugs⁴ continuassero la loro corsa scoppiettante verso ovest. In settembre, tuttavia, quando le grosse V-2 avevano cominciato a piovere su Londra, una si era abbattuta in una zona poco fuori dalla città, aprendo un profondo cratere. Era solo fuori rotta o Norwich era tornata sulla lista degli obiettivi di Jerry? I giornali non riportavano molto sui nuovi razzi, ma c'era il timore che le armi V – Vergeltungswaffe, arma di rappresaglia – di Hitler avrebbero trovato Norwich. Sul camion nessuno si curava delle V-2.

L'autocarro si arrestò con uno scossone alla stazione Thorpe. Norwich era il fulcro della 2ª Air Division, con una dozzina di basi nel raggio di 30 chilometri e tutt'intorno l'ingresso della stazione protetto da sacchetti di sabbia, attraverso l'atrio di polverosi mattoni rossi, lungo gli squallidi marciapiedi nella tenue luce delle lampade da oscuramento, si affollavano a gruppi GI in attesa del treno delle 14.12 per Londra o della Corsa della Libertà di ritorno per Rackheath o Tibenham o una delle altre basi. Gli Snowdrop,⁵ gli MP con i loro bianchi elmetti, erano pure là, roteando i loro manganelli, a pattugliare l'area di sosta, raccogliere gli ubriachi, cacciare gli indisciplinati. Oggi avevano poco da fare, ma era ancora presto.

Barrett aprì la mappa e, trovati i riferimenti, si spinsero verso il centro della città, seguendo diversi gruppi di GI che sembravano sapere che cosa fare. Alta sopra di loro, a media distanza, potevano vedere la tozza sagoma merlata del castello e più in là, a destra, la guglia della cattedrale di Norwich.

Seguendo la dolce pendenza della Prince of Wales Road, dalla stazione si diressero verso la collina. Vagarono su per tortuose strade strette, passando accanto a cortili lastricati

⁴ Formicaleone, nomignolo dato dagli americani alle bombe volanti tedesche V-1; la denominazione ufficiale è Fieseler Fi-103.

⁵ Bucaneve, nomignolo dato agli MP a causa dei loro elmetti bianchi.

e vicoli in mattoni. Guardarono all'interno dei negozi desolati, con le loro scarse merci, gli scaffali resi austeri dalle privazioni di cinque anni di guerra. Una farmacia, un tabaccaio, una sartoria, un giornalaio, un libraio, un cinema. Barrett si teneva stretta la sua mappa e di tanto in tanto la consultavano, ma a nessuno importava un granché della navigazione. Lo scopo era vedere le cose più importanti – il castello, la cattedrale – e scoprire i pub. Ed eccoli lì a camminare per le vie grige, nelle loro migliori uniformi, eccitati come studenti di college in un panty raid,⁶ pronti a tutto quanto Norwich poteva offrire. In cima a Bedford Street volsero i loro passi per vicoli acciottolati, attraverso un dedalo di antichi edifici in legno, con finestre a più luci e vetri piombati. Come barche al colmo dell'onda, i negozi grigi di fuliggine erano allineati su stradine strette, ondulate, con le loro pensiline che si protendevano come prore giganti sopra di loro. Gli uomini svoltarono attraverso un passaggio ad arco finché alla fine la strada si aprì in una piazza, di fronte ai portali che segnavano l'ingresso del castello. Sulla città cadeva una pioggia leggera e, attraverso le basse nubi che si accavallavano, la vista era notevole: in basso ad est potevano vedere la cupola argentea della stazione ferroviaria, a ovest il campanile decorato di St. Peter Mancroft e l'imponente torre dell'orologio del nuovo municipio; a nord, al di là di un mare di tetti di ardesia nera, interrotto da una striscia occasionale di tegole arancio, e da un guazzabuglio di canne fumarie, si innalzava la guglia della grande cattedrale.

Mentre erano fermi per orizzontarsi, Jack estrasse dalla tasca della giacca un foglio di carta accuratamente piegato: aveva una mappa con l'elenco dei migliori pub preparata da un tizio del 785° ed era deciso a provarne il maggior numero possibile. Proteggendola dalla pioviggine, girò su un lato il pezzo di carta da lettere per decifrare gli scarabocchi sui margini.

«Back's Public House», lesse Jack, «qui dice che Back's è il bar più grande di Norwich; tutti sanno dov'è, sta dall'altra parte del mercato: ha un ingresso davanti, uno late-

⁶ Scorribanda nei dormitori femminili.

rale e uno sul retro che sbuca in un vicoletto conosciuto come White Lion Street; quando gli MP fanno irruzione dall'ingresso anteriore, tutti se la filano per la tangente.

«Troviamolo», disse Al.

Si spinsero attraverso Castle Meadow. Saltellando giù per una rampa di scalini, resi scivolosi dalla crescente umidità, svoltarono a sinistra e seguirono una serie di strade tortuose che li portarono in basso. Girato un angolo, si trovarono in un passaggio affollato – Gentlemen's Walk, disse loro la mappa di Jack – piena di uomini che si affrettavano a casa dal lavoro, impiegati che sfrecciavano fuori dagli uffici, soldati e funzionari che sgomitavano nella calca lungo i marciapiedi. La tenue luce pomeridiana aveva già cominciato a declinare e presto sarebbe iniziato l'oscuramento. «Ehi», esclamò Jack, «questo deve essere il mercato.» Alla loro sinistra un mare di chioschi coperti da teloni neri si allargava su un'ampia piazza, raggruppati nell'ombra del massiccio municipio. Le bancarelle fervevano di attività e un odore untuoso di pesce fritto riempiva l'aria. Passeggiarono fra i chioschi che offrivano cappelli e fazzoletti, strani attrezzi di ferramenta, libri da viaggio con orecchie alle pagine, francobolli e monete rare, cianfrusaglie varie. Da qualche parte suonava una fisarmonica. Howard si fermò ad osservare un esempio di tovagliette sbiadite – «Non francesi», sottolineò con sorprendente veemenza la grassa proprietaria dalla faccia rossa – e, a un'altra bancarella, una collezione di soldatini di stagno, leggermente ammaccati, gli catturò lo sguardo. Dal 1942, gli disse un vecchio gentiluomo appollaiato su uno sgabello, in Gran Bretagna non si producevano più giocattoli. Diede un'occhiata qua e là, ma non c'era molto che suscitasse interesse, nessun ricordo da mandare a casa.

Ritornando verso Gentlemen's Walk, Howard trovò Bob appoggiato a una cabina telefonica. Al e Jack, riferì Bob, erano andati in cerca del pub e li avrebbero raggiunti più tardi. Jerry aveva intavolato una conversazione con una ragazza inglese davanti al cinema e Bob voleva trovare la sala da ballo Sampson and Hercules.

Si misero d'accordo di trovarsi lì più tardi e Howard si allontanò attraverso il mercato. Alla Croce Rossa si sarebbe

fatto un boccone, una doccia bollente e poi avrebbe trovato il locale. Mentre se ne andava a zonzo sul selciato reso scivoloso dalla pioggia, fermandosi di tanto in tanto ad ascoltare il suono soffocato di risate e canti che filtrava da sotto le tende da oscuramento dei pub, lo colpì il fatto che per la prima volta dopo mesi era davvero da solo, lontano dall'e-quipaggio, lontano dall'esercito, lontano dalla guerra.

Era buio pesto quando trovò la strada per Tombland Street e, girando a sinistra, camminò lungo le antiche mura in selce che proteggevano il complesso della grande cattedrale.

Il muro era interrotto da una serie di cancelli, da signorili case georgiane e da negozi in mattoni rossi e, mentre scendeva lungo le mura, la strada si allargava, aprendosi su una piazza che anche nell'oscurità era brulicante di attività. Dovunque guardasse, Howard vedeva GI: GI che sostavano in piccole chiazze grigio-oliva fuori dal Maid's Head Hotel, GI che attraversavano di corsa la piazza, inseguendo i 6x6 che passavano rombando, GI che sostavano accanto all'ingresso di un grande edificio sormontato da un timpano, proprio di fronte al portale principale della cattedrale. Dall'edificio uscivano le vibrazioni della musica e, tra il rumore degli autocarri e l'aspro chiacchierio dei GI, il ritmo sincopato di *Tuxedo Junction* si diffondeva per la piazza fino a raggiungerlo: riconoscendolo, Howard sorrise.

Fermato un gruppo di GI, chiese indicazioni per il Palazzo Vescovile. «Ti basta seguire questo muro attorno al lato della cattedrale, Mac», gli dissero. «Non puoi sbagliare.» Sghignazzarono da ubriachi e si tuffarono verso la piazza, ondeggiando verso la musica.

Nell'oscurità davanti a sé, Howard poteva distinguere un gruppo di camion parcheggiati in mezzo alla strada, venti, forse trenta, affiancati a due e a tre in uno slargo. Dev'essere qui, pensò Howard: il punto di raccolta della Corsa della Libertà per gli avieri era al Palace Plain. Più in là, le mura si aprivano in un cancello e, svoltandoci, Howard seguì un aviere lungo un vialetto ricoperto di ghiaia che conduceva ad un'imponente struttura in pietra nascosta nell'ombra della cattedrale. Come un castello o una cappella, pensò Howard, mentre sostava davanti a un portale ad arco sotto una serie

di finestre lobate decorate e tra due massicci pilastri in pietra. Seguendo l'aviere, spinse il pesante portone, scostò le pesanti tende da oscuramento ed entrò.

La sala – in effetti un grande atrio – era fortemente illuminata, e per un istante Howard dovette ammiccare. Il soffitto era sorretto da travi annerite dall'età e al banco di ricezione, al di là di una piccola striscia lucida di pavimento a parquet, sedeva un giovane, un civile inglese. Proprio a sinistra, scendendo diversi scalini in pietra, si trovava uno stanzone a volta. Howard vi guardò dentro; poteva percepire l'odore di patatine fritte e quello denso di cavoli. Una fila di GI, vassoio in mano, si allungava accanto a un piccolo banco di caffetteria.

«Vi registrate da noi, vero?» chiese garbatamente il giovane alla ricezione.

«Pensavo solo di farmi una doccia, se posso», precisò Howard. «Forse un boccone per cena. Sono nel posto giusto?» chiese guardandosi attorno. «Il Palazzo Vescovile?»

«Esattamente», confermò il giovane. «Le docce sono al primo piano in fondo al corridoio: diamo asciugamani e sapone. La mensa è qui», annuì, indicando la sala a volta.

«Assomiglia a una cripta», osservò Howard.

«Esattamente quello che era prima che il vescovo concedesse questo posto alla Croce Rossa. C'è stato un po' di trambusto, sapete, quando è stata sistemata la caffetteria. Davvero una novità: il cibo caldo e il dolce serviti nello stesso momento, su un vassoio.»

Howard firmò il registro, ritirò un consunto asciugamani bianco e una saponetta e salì le scale. Rimase sotto la doccia a lungo, con l'acqua calda che gli scorreva addosso con getti fumanti, voluttuosi. Mentre si insaponava con il minuscolo pezzo di sapone, si rese conto che non vedeva il suo corpo da settimane. Era pallido come un cencio, magro, le sue sottili gambe bianche e la loro scura peluria sembravano appartenere a uno sconosciuto. Solo le sue mani avevano un aspetto familiare. Chiudendo gli occhi, canticchiò qualche battuta di *It Had To Be You*, dapprima a bassa voce e poi più forte. Brani di canzoni con cui lui e Alice ballavano nei club affollati e fumosi di New York gli

tornarono alla memoria, con le voci sensuali e gutturali di Dinah Shore, Peggy Lee e di Jo Stafford e di quella ragazza che cantava con Harry James. Gli andavano a genio con le calde, appassionate canzoni che amava: *Deep Purple, I'll Get By, My Devotion*. C'erano altri alle docce, ma Howard li notò a malapena. Se ne stavano languidamente sotto i getti sibilanti, ciascuno dimentico degli altri, perso in una singolare solitudine interiore causata da una prolungata mancanza di intimità.

Stupito dall'affollarsi di piacevoli sensazioni, Howard si asciugò e si rivestì con lentezza. Era caldo e pulito, e all'improvviso molto affamato. Giù nella caffetteria stavano servendo polpettone, e sebbene non fosse eccezionale, poteva andare. Mangiò lentamente e sorvegliò una tazza di caffè. Scostando il vassoio, si alzò, si stirò la giacca e afferrò il berretto. Avrebbe fatto un salto alla sala da ballo di fronte alla cattedrale, sulla piazza. Ne chiese informazioni a un tizio che aveva davanti, un sergente specialista con il distintivo degli equipaggi di volo. «Oh, sìi», disse il sottufficiale, tirando una profonda boccata da una Camel, «è il Sampson and Hercules: un gran posto. Alcuni dei ragazzi lo chiamano Muscle Hall.⁷ Capirai perché quando lo vedrai.»

Ritornando sui suoi passi lungo le mura, Howard trovò la via del ritorno alla piazza. «Ah-a», disse ad alta voce quando vide le due gigantesche figure scolpite che stavano ai lati dell'entrata, sostenendo i portali. Sansone, con un agnello gettato di traverso sulle spalle massicce, teneva ben ferma in mano la mascella di un asino, mentre Ercole agitava una mazza poderosa e portava la carcassa di un leone.

Passandoci in mezzo, Howard pagò, entrò e si unì alla fila. «Niente bevande alcoliche, gente», ricordò loro appena dentro la porta una donna dall'aspetto matronale. «Niente fiaschette o bottiglie.» Lungo tutta la fila i GI alzavano le braccia mentre lei li perquisiva. «Tengo la mia nelle mutande, dolcezza», disse il tipo che aveva davanti. «Non lì dietro», aggiunse, mentre lei passava le mani attentamente lungo la sua schiena. «Davanti.» Per nulla intimi-

⁷ «Sala dei Muscoli», gioco di parole per assonanza con «Music Hall».

dita, lei gli fece scorrere le mani all'interno delle cosce e gli diede una pacca all'inguine. «Temo che tu abbia torto, ragazzo», disse lei. «Non c'è un granché lì.» Tutta la fila scoppiò in una risata.

Superando le tende da oscuramento, il rumore, il fumo, l'odore l'avevano stordito per un attimo. La sala cavernosa era annebbiata e calda dall'affollarsi dei corpi. Risate rauche, conversazioni gridate, richiami e fischi si mescolavano alla musica, confondendo i sensi. Gradualmente Howard si orizzontò. Aprendosi la strada attraverso la folla, guardava le coppie che salivano sulla pista da ballo, tenendosi stretti al ritmo di *We'll Meet Again* e *Moonlight Cocktails*, saltellando, agitandosi alle note di *Chattanooga Choo Choo* e *Little Brown Jug*. L'orchestra non era male. Guardò le ragazze che passeggiavano intorno, chiacchierando, ridendo, ragazze non impegnate, che danzavano prima con uno poi con un altro. Sguisciando attraverso la folla che si addensava, capitò davanti a una ragazza piccolina, paffuta, con i capelli scuri, tirati indietro in un'onda cotonata e, quasi gridando al di sopra del baccano, le chiese di ballare. Lei gli diede un rapido sguardo superficiale, con l'idea di un sorriso distratto che aleggiava sulle labbra rosso brillante e lo seguì sulla pista affollata. L'orchestra rallentò il ritmo con *You'll Never Know* e appena si abbracciarono Howard inalò il tenue profumo che saliva dal suo morbido collo bianco: era una fragranza dolce da supermercato, di poco prezzo, ma lo colpì con violenza, scatenando uno spasimo di sensazioni semidimenticate, memorie, immagini di un'altra vita. Si muovevano goffamente su un piccolo spazio del pavimento affollato, urtando altre coppie, inciampando, sorridendo; la ragazza non era un granché come ballerina e quando lei provò a dire qualcosa, premendogli le labbra sull'orecchio, fu impossibile capire. Lui annuì, sorridendo scioccamente: non aveva idea di che cosa lei stesse dicendo, ma non aveva importanza.

Dopo un altro ballo, lei gli chiese se gli avrebbe fatto piacere accompagnarla a piedi a casa; papà lavorava a Londra e mamma era a dormire dalla zia, ma Howard non poteva: doveva prendere la Corsa della Libertà di ritorno alla base, spiegò. L'orchestra attaccò *Twelve O'Clock Jump* e

con la coda dell'occhio Howard intravvide Bob: rilassato e più contento di quanto mai Howard l'avesse visto, il vecchio dell'equipaggio si era davvero sciolto, ballando acrobaticamente per tutta la pista: la sua compagna faceva del suo meglio per stargli dietro, cercando di seguirlo mentre saltava e si agitava, ma era una partita persa: lui roteava leggero sulla punta dei piedi, piroettava e la faceva girare all'improvviso sotto le braccia spalancate, facendo oscillare le spalle e le gambe in completo abbandono; i suoi piedi scivolavano senza intoppi sul pavimento, con le braccia e le gambe vorticanti in un'esplosione di energia frenetica. Alzando lo sguardo, catturò un'occhiata di Howard, che gli sorrideva a soli pochi metri di distanza. Howard ridacchiò maliziosamente e gli strizzò l'occhio. «Attento, vecchio mio», lo apostrofò nella calma relativa tra due canzoni, facendo oscillare il dito come un metronomo. «Non sei più giovane come una volta.» Bob rise, allontanandosi danzando.

Verso le 10.30 la folla cominciò ad assottigliarsi e i GI, alcuni barcollanti, altri con donne che si aggrappavano loro malsicure, si avviarono nelle strade buie rese viscide dalla pioggia per trovare i loro punti di raccolta. I camion della Corsa della Libertà sarebbero partiti alle 11.00: non bisognava far tardi. Fuori dal Maid's Head Hotel, Howard intravvide Jerry Barrett che abbracciava una ragazza, di una buona testa più alta di lui, e le dava un prolungato bacio d'addio prima di lasciarla per unirsi alla massa diretta agli autocarri. La piazza brulicava delle forme indistinte di uomini frettolosi, che acceleravano il passo verso Palace Plain; là c'erano i camion, con i motori al minimo, impregnando l'aria umida dell'untuoso odore dei diesel. Mentre cercavano a tentoni tra la folla, impegnati a localizzare i mezzi del 466°, Howard poté vedere che gli MP erano presenti in forze, con i loro elmetti bianchi che sbucavano come bolle di schiuma dall'ondata scura degli uomini in movimento. Lungo il marciapiede, un GI era piegato in due, svuotando lo stomaco nella canaletta di scolo, mentre due suoi compagni, nessuno dei quali molto lucido, tentavano di tenerlo ritto. Ignorando la folla che passava, alcuni GI stringevano le loro ragazze contro il muro della cattedrale, mentre subi-

to accanto una fila di uomini aveva deciso di fare pipì, facendo alzare il vapore nella gelida foschia. Da qualche parte in mezzo ai camion scoppiò una zuffa e gli MP si precipitarono avanti. Fu un pandemonio.

Howard salì sull'autocarro dopo Bob e Jerry crollando sul sedile; non avevano visto gli altri dell'equipaggio, Al o Jack, ma si sarebbero fatti vivi. Jerry accese la sua pipa e sospirò soddisfatto. Howard stava canticchiando. Avevano fatto la loro prima Corsa della Libertà. Erano stati in città. E l'indomani non avrebbero volato.

SE SOLO NEI MIEI SOGNI

Dick Tracy era nei guai: alla bella e tormentata Snowflake Falls era stata fatta bere con un inganno una droga per dimenticare e ora Shakey e la sua banda l'avevano portata via, trascinandola con una pistola puntata, appena fuori dal comando di polizia. «State fermi dove siete, piedipiatti. Queste pistole non scherzano.» Erano sfuggiti a Tracy e solo Junior, sulla strada per recarsi al suo lavoro pomeridiano al drugstore, lo poteva aiutare a trovarla. Anche Terry Lee era nei guai. Su un volo dalle giungle birmane a Calcutta, la contraerea e i caccia nipponici avevano accecato il pilota e ucciso il copilota del B-25 scosso dalla tempesta. Con la radio muta ed entrambi i motori che sputavano fumo, Terry doveva tirarli fuori. «Accidenti. Non ho mai pilotato prima un bimotore.» Rifiutando la morfina e lottando per riuscire a balbettare le istruzioni, il pilota accecato guidò Terry nell'effettuazione di tutte le operazioni. Erano ancora persi da qualche parte sopra le montagne, ma sembrava probabile che Terry ce l'avrebbe fatta.

Howard girò la pagina. Da più di una settimana non vedeva i fumetti su «Stars and Stripes». Qualcuno aveva preso il numero di giovedì, ma sul giornale di venerdì poté vedere che Tracy era sulle tracce di Shakey, diminuendo le distanze. Cercava di ricordare i dettagli del triangolo amoroso in *Terry e i pirati*, ma non gli veniva in mente: dopotutto, per-

ché Terry Lee andava in India? Non succedeva molto in *Male Call*, ma come al solito guardò le esili donne nei loro abiti aderenti: dovevano essere loro le modelle dei tipi che dipingevano le figure sugli aeroplani. Diede una breve occhiata alle notizie sulla guerra. Dall'altra parte del mondo la grande battaglia aeronavale del golfo di Leyte stava andando bene: una portaerei giapponese era stata affondata e la flotta imperiale era in rotta. Una grande carta geografica con frecce convergenti e linee punteggiate mostrava la situazione; la studiò per un momento: poteva tranquillamente essere accaduto su Marte.

I russi stavano lanciando un'offensiva verso Budapest e si stavano avvicinando alla Prussia Orientale. Königsberg, Insterberg, dove erano quei posti? Avrebbe dovuto saperlo. Forse la guerra sarebbe finita per Natale – molti dei ragazzi sembravano pensarla così – se i russi avessero insistito. Howard cercò di visualizzare la mappa nella sala briefing; non la vedeva da giorni: non volavano da quasi due settimane, dall'incursione su Saarbrücken. Il reparto era andato due volte, ma l'equipaggio Farrington era rimasto fermo, effettuando missioni addestrative e frequentando ancora lezioni a terra. Avevano fatto un volo di navigazione, due voli locali e un notturno. Nessun raid; erano stati allertati due volte, ma le missioni erano state cancellate, una volta prima del briefing e l'altra mentre gli aerei stavano rullando per portarsi al decollo. Howard diede una sorsata alla sua Coke. In un'altra zona dell'Aero Club, sopra il ticchettio delle racchette da ping-pong e il tintinnio dei bicchieri, la voce velutata di Doris Day faceva le fusa attraverso le scariche dell'Armed Forces Network (AFN):¹ stava cantilenando *My Dreams Are Getting Better All the Time* e Howard la seguiva canticchiando distrattamente. Aveva preso alcuni moduli per V-mail, pensando che avrebbe potuto scrivere qualche lettera, ma non aveva davvero nulla da raccontare. Guardò il giornale di sabato; la Luftwaffe si era mostrata in forze per la prima volta dall'inizio di settembre: almeno 400 caccia erano stati avvistati sopra la Germania. Quattrocento. Loro

¹ Rete radio per le forze armate americane.

non avevano visto un singolo caccia nemico, neanche uno, a meno di contare quella scia di un aereo a reazione che Barrett aveva osservato nella missione su Francoforte. Ma non si lamentava.

«Ho qualche minuto», scrisse infine, «e ho pensato di dire a voi tutti che sto bene. Fa freddo quanto può far freddo qui e vorrei poter vedere un po' dello splendore del sole del Tennessee... Sto davvero bene, papà, ma sono un po' stufo dell'Inghilterra.» Le condizioni atmosferiche in novembre erano ulteriormente peggiorate. I consueti piovaschi si erano trasformati in nevischio e pioggia gelata, tambureggiando le finestre come proiettili. Era impossibile stare caldi o asciutti e tutti avevano i nervi tesi e tempestosi come il clima. Sebbene il reparto fosse rimasto a terra per alcuni giorni, gli equipaggi erano stati ripetutamente allertati, svegliati nell'oscurità gelata e istruiti per il volo, ma all'ultimo momento la missione era stata cancellata per il tempo. E il problema con Harry persisteva, amareggiando la loro esistenza nella baracca e sull'acropiano.

La gente a casa non aveva alcun bisogno di saperlo. Howard chiuse la lettera e prese un altro sorso della sua Coke. La distribuzione della posta gli aveva portato un mucchio di lettere, venticinque in tutto, e lui le aveva infilate in borsa per leggerle seduto su una poltrona dell'Aero Club dove si stava abbastanza caldi. Sembrava che le lettere arrivassero sempre a raffica: per giorni e giorni non c'era nulla, come se il mondo fuori dalla base aerea, fuori dalla guerra, avesse cessato di esistere; poi veniva sommerso da una valanga di V-mail dai suoi, da suo fratello James, da Mildred e di lunghe lettere di posta aerea da Nancy, e da Alice.

Alice. Fra il mucchio di posta che aveva ricevuto c'era un suo pacchetto, avvolto in grezza carta marrone. Stentava a crederci. Lei era così stranamente seducente, così affascinante, così diversa da qualsiasi altra cosa lui avesse sperimentato. Lei era ciò di cui sono fatti i sogni. Quando si era imbarcato, Alice aveva promesso di scrivergli, ottenendo un impegno reciproco da lui, fervide promesse fatte al momento di partire, ogni giorno, su ogni fronte. La guerra era piena di brevi, intense storie d'amore che si dissolvevano con il va-

pore emesso dalle tradotte quando lasciavano la stazione. Lui non si faceva illusioni, ma poco dopo che si era sistemato ad Attlebridge, le lettere di Alice cominciarono ad arrivare, giorno dopo giorno, intrattenendolo con i ricordi della loro vita a New York. Era stupito, perplesso, lusingato. Howard aveva inviato una sua foto a casa, non ai genitori, ma al suo fratellino. «James, è la ragazza più carina su cui abbia mai posato gli occhi. Lavorava a Mitchel Field ed è là che l'ho incontrata.»

Howard aprì con attenzione la grande busta, estraendo dal suo involucro una fotografia 20 x 25. Leggermente colorato, il ritratto era stato eseguito in modo professionale con una morbida messa a fuoco. Il volto di Alice, rivolto in alto, splendeva nella luce vellutata, con gli occhi che brillavano luminosi. Era incredibile. «Mi chiedi che notizie abbia di Alice. Bene, lei è in piena forma. Vorrei dirti tutto di lei», scrisse, «ma ci vorrebbe un tempo terribilmente lungo. È davvero bella, James, ed ha la personalità più simpatica di tutte le ragazze che conosco. Ha ventun anni e fa la modella per qualche negozio di moda a New York... e, accidenti, è in forma smagliante.» Alzò lo sguardo, sorridendo a se stesso, sorpreso dal suo entusiasmo esuberante. La radio vibrava alle note di *Green Eyes* ed egli cercò di ricordare di che colore fossero gli occhi di Alice. Blu, decise. «Ho sue notizie quasi ogni giorno. Hai presente Hedy Lamarr. Bene, lei è la copia di Hedy, tranne che è molto più carina. Vorrei che tu la conoscessi. Lei è il massimo.» Lui non sapeva a che posto metterla nella sua vita, che fare dei suoi sentimenti o che ruolo lei poteva giocare nel suo futuro. Ma il futuro era qualcosa che non aveva bisogno di definire, non ora. Come ogni cosa, ad eccezione della guerra, era congelato, sospeso.

Un fischio sommesso gli risuonò appena sopra le orecchie.

«Che bambola», disse tra i denti Bob, annuendo in approvazione.

«È quella pupa di New York, vero?» chiese Brennan, dando dei buffetti sulla spalla a Howard in segno di apprezzamento. «Quella con cui stavi sempre a Mitchel.» I due erano in piedi dietro la sedia di Howard, chinandosi in avanti ad ammirare la fotografia. Erano stati dal barbiere della

base e Howard poteva sentire il profumo del talco. Annuì, sorridendo imbarazzato. Ripiegò la lettera per James, infilò la foto di Alice in una tasca e si alzò.

«Ne ha una in ogni porto», commentò Jack, dandogli una gomitata. «Non riesco proprio a capire che cosa vedo no in te.»

«È il fascino meridionale», azzardò Bob.

«È quel fisico da atleta», osservò Jack, esibendosi in una posa alla Charles Atlas.²

«Bene, non possono essere i soldi», disse Jerry Barrett, avvicinandosi con noncuranza al gruppo. «È ancora in debito con me per quella cena in città l'altra sera.»

«Parlando di cena, è l'ora del rancio», annunciò Jack. «Stasera servono tacchino, con annessi e connessi», aggiunse. Era il primo Giorno del Ringraziamento in Inghilterra per il 466°, e i ragazzi avevano sentito che la mensa aveva pianificato una vera festa.

«Pare che questi saranno un altro Ringraziamento, un altro Natale e un altro Capodanno lontano dalle persone amate», scrisse Bob a Marie quella sera. Mancava meno di una settimana al loro anniversario e l'avrebbero trascorso separati per il terzo anno di fila: tre anni di cui si era appropriato l'esercito, tre anni di guerra. «Sembra quasi che mi allontani da te sempre più ad ogni anniversario», scrisse. «Una cosa è certa, dovremmo stare di nuovo insieme nel 1945, e spero fuori dall'esercito...» Tuttavia la giornata si era «dimostrata abbastanza gradevole. Dormito fino alle 10. Poi a mensa, poi istruzione, poi taglio di capelli, poi spettacolo *Lady in the Dark*, poi tacchino della sera del Ringraziamento. Salsa di mirtilli, dolci, mele, succo di pomodoro, caffè, patate dolci, formaggio, torta di zucca e fagioli.» Come ciliegina sulla torta, un altro sistema di bassa pressione si era sistemato sull'East Anglia nel tardo pomeriggio e il gruppo era nuovamente costretto a terra. Non avrebbero volato missioni di combattimento il giorno dopo. Quello sembrava lo schema in quel periodo: o l'Inghilterra era affogata, oppure le nubi incombevano sul continente.

² Famoso culturista degli anni Quaranta.

«Certamente sono grato... di essere vivo», concluse Bob. «Non aspetto altro che la pace sulla terra e un pronto ritorno tra le tue braccia... Spero che Bobby e Arthur non mi dimentichino.» Prese in mano la fotografia che gli era appena arrivata di Bobby nel suo costume di Halloween e la osservò. «Che razza di mondo strano», disse fra sé, «mi piacciono i bambini e ciononostante ho avuto così pochi momenti per godere i miei.»

«Il vostro obiettivo per oggi è Bielefeld», annunciò sinteticamente l'S-2, con la sua bacchetta che batteva su un punto a metà strada tra l'estremità orientale della Ruhr e Hannover, «in particolare un viadotto ferroviario a circa quattro chilometri dalla località. Il ponte è lungo 353 metri e alto 22 metri. È uno dei principali colli di bottiglia per le truppe e i rifornimenti tedeschi diretti a ovest verso il fronte, è al primo posto nell'elenco di priorità per le vie di comunicazione e non è mai stato attaccato in precedenza.» Le mappe grigio-violacee dell'obiettivo rivelarono che Bielefeld era una cittadina sulle colline ondulate della Vestfalia, circa 65 chilometri a est di Münster, e la striscia rossa sulla gigantesca carta murale indicava che la rotta li avrebbe portati oltre Amsterdam e Osnabrück, evitando per quanto possibile i grandi concentramenti della contraerea della Vestfalia e della Ruhr. Ognuno dei trentasette aerei del reparto avrebbe portato un carico pesante: otto bombe da 1.000 libbre; a queste notizie gli uomini strisciarono i piedi sul pavimento per il disagio. Un carico massimo di bombe e il carburante per un volo ben dentro la Germania innalzava sempre il livello di ansietà per il decollo.

L'ufficiale addetto all'evasione e fuga snocciolò il suo solito discorsetto sulle leggi di guerra, la filastrocca nome-grado-e-numero-di-matricola-se-catturati che tutti conoscevano a memoria, ma in quel freddo mattino luminoso ricordò esplicitamente che il governo nazista aveva dichiarato tutti gli aviatori alleati «Luftgangsters» e Goebbels stava ufficialmente incitando i civili tedeschi a vendicarsi su tutti i «terroristi dell'aria» abbattuti, dovunque venissero trovati. «Se dovete lanciarvi sopra la Germania», sottolineò, «evita-

te i civili se potete. Aspettate l'oscurità per muovervi. Usate cautela nell'avvicinare contadini e perfino membri del clero. Se dovete contattare dei civili, infilatevi in una chiesa cattolica dopo il calare del buio.»

L'equipaggio Farrington doveva volare nel settore basso dello squadron alto-destro e quando si riunirono sulla piazzola il pilota appariva sicuro e ottimista. Questa sarebbe stata la loro più profonda penetrazione in Germania, ma almeno non era di nuovo la Ruhr e gli piaceva la loro posizione nella formazione. Giungendo in ritardo dal briefing dei bombardieri, Manners brontolò che chiunque sognasse di cercare di colpire uno stretto ponte ferroviario da 6.500 metri dovrebbe farsi esaminare la testa bacata. Questo era un compito per bombardieri leggeri che volano a bassa quota, o addirittura per dei cacciabombardieri. «Il P-47 potrebbero attaccare in picchiata quel dannato bersaglio», borbottò mentre se ne stavano sotto l'ala del velivolo. «Ehi», disse Jack Regan, con il lungo braccio magro appoggiato sulla spalla corpulenta di Manners, «ti manderemo come nostro rappresentante al comando per spiegare le nostre obiezioni a questa missione. Hai il mio permesso di requisire subito quella jeep laggiù. Noi aspetteremo qui.» «Ah, fottiti, Jack», borbottò Manners mentre si accucciava per salire sull'aereo. «Assomigli a un orso che tenta di infilarsi barcollando in una grotta», rise Farrington, mentre Manners si contorceva goffamente nel vano del ruotino anteriore. Tutti apparivano sorprendentemente rilassati.

La missione fu completata senza incidenti: nessun caccia si avventò contro le scie di condensazione e nessuna macchia nera sporcò l'intenso azzurro del cielo durante la rotta d'attacco. Passarono attraverso un sottile velo di Flak vicino ad Osnabrück e più tardi due velivoli dello squadron inferiore riferirono di aver subito qualche danno, ma per l'equipaggio Farrington il volo fu privo di inconvenienti. Il bombardamento doveva avvenire a vista – con l'ausilio del radar, se necessario – ma una copertura di nubi di 5/10 su Bielefeld gettò un'ombra a chiazze sullo stretto viadotto. Dalla quota di bombardamento la gigantesca arcata rimase in vista solo a intermittenza, nulla più di una sottile trama

intrecciata ingannevolmente nel tessuto velato di nubi e campagna sottostante. Il gruppo sganciò 245 bombe general-purpose³ attraverso la foschia, ma al rapporto nessuno sembrava sicuro dei risultati. Più tardi le foto dell'incursione rivelarono che Curly Manners aveva ragione: la bomba più vicina cadde a circa 900 metri dal ponte e tre giorni dopo il 466° ricevette l'ordine di tornare su Bielefeld.

Sarebbero andati senza il B-24 Farrington: la missione del 26 novembre era la quinta dell'equipaggio e li qualificava non solo per la Air Medal,⁴ ma anche, secondo l'uso del reparto, per il loro primo permesso; ora erano ufficialmente un equipaggio veterano. Durante il primo anno di combattimento dell'8ª Air Force, quando soltanto il 28 per cento di tutto il personale dei bombardieri sopravviveva a un turno completo, il 37 per cento veniva perso anche prima di completare tre missioni. Quei numeri erano sostanzialmente migliorati durante il 1944, ma le prime cinque missioni, quando gli equipaggi si adattavano alle dure realtà del combattimento nel teatro europeo, restavano le più pericolose. L'equipaggio era contento dell'Air Medal, felice di aver superato le prime cinque missioni, ma era la prospettiva di un permesso che davvero li eccitava. Per la prima volta da quando erano arrivati in Inghilterra sarebbero stati liberi di viaggiare oltre Norwich, per vedere un po' del Paese e stare il più lontano possibile dal volo.

Il mattino successivo, subito dopo il rancio, Howard e gli altri avieri ritirarono impazienti i loro permessi al comando dello squadrone e balzarono su un camion che li avrebbe portati al principale centro ricreativo della base. Fatta la doccia, le scarpe lucide e con le loro uniformi da libera uscita pulite, che avevano solo un lieve sentore di benzina avio, i ragazzi fecero una sosta all'ospedale. Prima di uscire per un permesso, gli avieri dovevano presentarsi all'ufficio del medico di reparto, dove venivano loro lette le severe disposizioni sulle malattie veneree. Avevano visto terribili docu-

³ Tipo di bomba da impiego non specializzato.

⁴ Decorazione aeronautica americana.

mentari quasi dal primo momento in cui erano entrati in servizio e il dottor Hoff ricordò loro che un caso di blenorragia era materia da corte marziale. Non aveva necessità di preoccuparsi: le baracche erano piene di avvertimenti su Londra. «Uomini, le Piccadilly Commandos vi daranno una tale dose da scorticarvi per bene l'uccello», li mise in guardia un mitragliere di coda di Little Rock. «Basta che teniate a portata di mano quelle French letters⁵ – così li chiamano i Limeys⁶ – e sarete a posto. Non preoccupatevi se li finite: a Londra è più facile avere un preservativo che una saponetta. Diavolo, li vendono gli strilloni all'angolo – ne vendono più dei giornali, scommetto. Non sarei sorpreso se li vendessero insieme al fish and chips», concluse.

Avevano tutti sentito parlare della Londra selvaggia e tentacolare, dei pub, delle sale da ballo fiocamente illuminate, degli alberghi con vere lenzuola e bagni caldi. Poi c'erano le ragazze – le Piccadilly Commandos e le Hyde Park Rangers, di cui avevano udito parlare così tanto – professioniste che pattugliavano le strade di notte in cerca di preda, facendo marchette negli androni, nei taxi, e sotto i cespugli dei parchi; c'erano anche le brave ragazze, quelle che dopo una cena, un drink e un ballo potevano, se eravate fortunati, condurvi nel loro appartamento per un fine settimana lontano dalla guerra.

«Ho sperimentato», riferì loro il dottor Hoff con un sospiro consapevole, «che raramente gli equipaggi rientrati da un permesso sono in condizioni fisiche migliorate.» Fece una pausa per pulire gli occhiali. «Tutta la fretta e la precipitazione che comporta il viaggio, di solito a Londra, l'alcool generalmente assunto e la perdita di sonno patita in quasi ogni circostanza tendono ad abbassare il livello di resistenza degli aviatori ai futuri rigori del volo operativo.» Li fissò uno ad uno, un rapido, consapevole sguardo. «Un po' di riposo è infinitamente più efficace di un qualsiasi numero di permessi ordinari o di licenze.» Tutti loro annuirono. Ma sapeva che neppure la Wehrmacht avrebbe potuto im-

⁵ Preservativo, in gergo britannico.

⁶ Inglesi, in gergo americano.

pedire loro di andare a Londra. «Ragazzi, state attenti», disse infine e subito furono tutti fuori dalla porta.

L'espresso del pomeriggio per Londra era affollato. I GI si riversavano dal tetro marciapiede nel vecchio treno, ammassandosi anche negli stretti corridoi. Il percettibile odore di benzina avio, attutito dal sudore e dall'aroma dei dopobarba, riempiva gli stretti scompartimenti, mentre gli uomini si aprivano la strada a gomitate lungo i passaggi e si infilavano su sedili sgangherati. Gli sfortunati e i ritardatari attendevano pazientemente in piedi, schiacciati contro i finestrini nei corridoi strapieni, rassegnati a rimanere così fino a Londra: nessuno avrebbe aspettato il treno successivo. Alcune delle vetture erano le curiose carrozze vittoriane con le porte che si aprivano direttamente sul marciapiedi e i GI erano aggrappati o si sporgevano dai finestrini agitando le braccia, gridando o solo godendosi la scena finché, al fischio del capotreno, una nuvola di vapore sibilò dalla locomotiva e il convoglio si mosse lentamente da Thorpe Station.

Ammassati in uno scompartimento, Howard, Jerry e Al sedevano a contatto di ginocchia, di fronte a Harry, Jack e a un meccanico del 467° ubriaco fradicio, mentre al di là del finestrino il paesaggio dell'East Anglia, una macchia indistinta di ocre vaporoso e di verde brillante, scivolava via. Anche gli ufficiali erano saliti sul convoglio, ma avevano perso contatto alla stazione; forse si sarebbero ricongiunti a Londra. Mentre il treno prendeva velocità, sfrecciarono accanto ad antiche fattorie e a villaggi rurali, con le loro chiese normanne. Greggi pascolavano nella campagna spoglia del Norfolk e di tanto in tanto un contadino, montato su un carro agricolo da antiquariato trainato da un cavallo, appariva nei fertili campi pianeggianti. Il treno continuava a fermarsi lungo la strada, riversando manciate di civili pieni di gratitudine e, lungo i marciapiedi delle stazioncine, GI tirati a lucido dei vicini aeroporti lo aspettavano con eccitazione. Nel Suffolk il terreno a tavola di biliardo lasciò gradualmente il posto a dolci colline e a campi segnati da siepi. Nello scompartimento accanto si svolgeva una partita a carte – c'era sempre una partita a carte – e, al di sopra del rumore ritmato del treno sulle rotaie, si potevano udire le

puntate, le urla e le imprecazioni. Comparve una bottiglia: scotch. Jack e Al ne presero lunghe sorsate, sorridendo.

I ragazzi erano pieni di eccitazione e di aspettativa. Il permesso era di trentasei ore, non di quarantotto, come si attendevano, ma in ogni caso erano trentasei ore lontano dalla base, dal volo, dalle brande e dalle docce fredde, lontano dalla guerra. Erano pronti per le attrazioni turistiche – Rainbow Corner, Piccadilly Circus, la Stage Door Canteen, Big Ben, la Torre di Londra, gli alberghi, le ragazze. «Andate allo Strand Palace», aveva suggerito un mitragliere centrale del 787°, e i ragazzi avevano diligentemente preso nota dell'indirizzo. Avevano con sé i nomi di pub, i nomi di alberghi, i nomi di compagni, i nomi di ristoranti. Howard aveva pianificato di incontrare Tom e anche il fratello di Al, che Al non vedeva da due anni, avrebbe dovuto lasciare il suo recapito al Rainbow Corner. Le vecchie lenze rimpiangevano i giorni frenetici tipo Selvaggio West della Londra prima dello sbarco in Normandia, quando più di un milione di soldati di tutte le nazioni alleate vagabondavano per le strade, riempivano gli autobus, le sale da ballo, i pub, parlando ogni lingua immaginabile. Ma ancora la città aveva le sue meraviglie e i ragazzi erano determinati a vederle tutte.

Avevano lasciato Norwich alle spalle da due ore quando il paesaggio rurale cominciò gradualmente a mutare aspetto e i gruppi di cottage intonacati lungo i binari si addensarono in centri abitati, estendendosi fin quasi all'orizzonte in un vasto agglomerato di stucco e mattoni. Superata Clapton, le ultime rimanenti spianate acquitrinose cedettero la scena a uno squallido paesaggio industriale di tetre fabbriche, di monotoni magazzini e di sterminati scali ferroviari. Un campanile spuntava dal labirinto di corde per panni e di case a terrazza in mattoni gialli che penetravano la foschia azzurrognola diffusa nell'aria come un'incombente tempesta. Il treno superò rombando edifici vittoriani una volta prosperosi, con le loro facciate decorate ora decadute e ingrigite dalla fuliggine, superò isolati su isolati di ordinate case a schiera con le colonne dei loro identici bovindo e semplici abbaini allineati come se si trovassero sulla spiana-

ta delle parate di Sandhurst.⁷ Rallentando a Bethel Green, il treno salì su terrapieni al di sopra di acri di squallidi tetti in cartone incatramato, attraverso un mare di edifici di un terreo grigio bruno che avrebbero potuto essere i quartieri meridionali di Chicago o la Bowery.⁸ A distanza di pochi metri, le finestre sporche di tristi appartamenti sfrecciarono via come fotogrammi di un film, offendo un'immagine sfarfallante di carta da parati sbiadita, di sedie logore e di una donna canuta in soprabito che versava il the a un tavolo da cucina. Poi il treno si immerse all'improvviso in una serie di corte gallerie, salì nuovamente un po' e frenò, finendo la sua corsa in una nuvola di vapore sotto la copertura di ferro a volta della stazione di Liverpool Street.

I piccioni tubavano tra le travature lontano in alto, sfrecciando attraverso le vuote intelaiature d'acciaio che prima della guerra sostenevano le lastre della tettoia in vetro smerigliato. I ragazzi balzarono giù sul marciapiede, sgranchendosi le gambe, sbadigliando nelle nuvole di vapore che si innalzavano intorno a loro dai binari come uno sfiato. Dopo il rumore ritmato del treno, il clamore della cupa stazione li stordì: risuonavano clacson, altoparlanti echeggiavano incomprendibilmente, fischietti di capotreni trillavano e la gente si affannava lungo i marciapiedi affollati verso la testa del treno. I ragazzi erano trascinati dalla corrente dei passeggeri e dei cigolanti carrelli dei bagagli. Dopo la barriera dove venivano ritirati i biglietti, soldati britannici nella tenuta da campo marrone, a casa in licenza o di ritorno sconsolati in servizio, sedevano circondati da pile di equipaggiamento, con il loro tipico elmetto e il fucile a tracolla. Da ogni sportello per prenotazioni, da ogni chiosco, da ogni cabina telefonica, da ogni edicola, lunghe code ondeggiavano nell'atrio malinconico, aspettando, sempre aspettando.

Come al solito, Jerry sembrava sapere che cosa fare. Aprendosi rapidamente un varco attraverso la calca, trovò i suoi riferimenti. Si diresse verso una fila di antiquati taxi che attendevano all'entrata laterale. Spingendosi con decisione

⁷ Prestigiosa accademia militare britannica.

⁸ Quartiere popolare di New York.

in mezzo alla folla tumultuosa, i ragazzi seguirono Barrett che li guidava verso i taxi. Facendosi avanti sul cordolo, alzò la mano con l'atteggiamento autoritario di un newyorkese di nascita e tutti e cinque si pigiarono rudemente nel taxi nero che si fermò stridendo proprio davanti a loro.

«Dove, Yankees?» chiese il tassista abbassando la bandierina «For Hire» che sporgeva dal cruscotto, «Albergo?»

«Strand Palace», rispose Jerry dando l'indirizzo.

«Dritto filato», replicò il tassista e il taxi fece una rapida conversione, accelerò su una corta rampa e si infilò rombando in un canyon di edifici grigio bruni. Era il tardo pomeriggio, pioveva e i tergicristalli ritmavano energicamente, mentre il taxi trovava la sua strada in un labirinto di viuzze scure, superando uffici e pub e palazzi di appartamenti. Autobus a due piani di un rosso brillante avanzavano lungo una strada più larga, fermandosi, ripartendo, inserendosi di nuovo nel traffico scarso. Sui marciapiedi affollati, ombrelli neri oscillavano come foches sui cavalloni e agli angoli uomini dai cappelli unti offrivano a gran voce giornali che proclamavano a titoli cubitali le più recenti notizie sulla guerra. I tedeschi erano in piena ritirata su entrambi i fronti. La guerra sembrava andar bene per gli Alleati. Attraverso il parabrezza rigato dalla pioggia, la cupola di St. Paul apparve in lontananza davanti a loro, il primo monumento che Jerry riconobbe. Dal sedile anteriore del taxi, dove era impegnato in conversazione col conducente, Jerry lo indicò. Poi Fleet Street, la zona dei giornali di Londra, spiegò, e finalmente l'ingresso dello Strand Palace. Prima che si districassero e riconquistassero a fatica l'asfalto bagnato, Jerry si era accordato con il taxista che li venisse a prendere il mattino successivo alle 10. Avrebbe fatto fare un bel giro in auto per Londra.

Al banco della ricezione una ragazza con un'uniforme marrone e le spalline di un oro stinto sulle maniche li informò che, terribilmente spiacente, ma non c'erano stanze disponibili. L'albergo era tutto prenotato. Howard era pronto ad andarsene, per trovare l'altro albergo suggerito dalla ragazza o affrettarsi al Club della Croce Rossa, ma Jerry perseverò, chiacchierando amabilmente con l'impiegata. Howard si domandava se Tom ce l'avesse fatta: suo

cognato aveva ottenuto per un permesso e si erano accordati per incontrarsi al Club per sottufficiali della Croce Rossa in Charing Cross Road, non lontano da Piccadilly Circus. Howard avvertì uno strattone alla manica: Jerry era in piedi accanto a lui, sorridente. Aveva in mano due chiavi. «Non fare domande», disse con allegria e radunarono rapidamente i ragazzi che pattugliavano l'atrio o sedevano sprofondati nelle enormi poltrone superimbottite. Dirigendosi all'ascensore, si fermarono a dare un'occhiata al ristorante dell'albergo, dove tovaglie in lino bianco attutivano il tintinnio delle tazze e dei piattini e la sala era piena di civili – una visione incredibile – seduti per il the. Pigiatisi nell'ascensore affollato – perché in questo Paese tutto era costruito con dimensioni così dannatamente piccole? chiese Jack – trovarono la strada per raggiungere due stanzette collegate da un bagno. Un bagno! Si spinsero a vicenda per godere della visione di una vasca grande quanto un letto.

Il bagno avrebbe dovuto attendere. Mollate le loro borse nelle stanze, ridiscesero con l'ascensore nell'atrio e, avute le indicazioni dal portiere, lasciarono lo Strand per Piccadilly Circus. Tom aveva scritto che avrebbe lasciato un messaggio per Howard all'Eagle Club in Charing Cross Road. Con qualche difficoltà localizzarono il club, ma alla reception Howard non trovò alcun messaggio da parte di Tom: lui non era registrato e non c'era nulla sul tabellone dei messaggi. Howard gli scarabocchiò una nota, dando l'indirizzo dello Strand Palace e quindi uscirono tutti, dirigendosi nuovamente a Piccadilly Circus.

Vagarono nella luce grigia del tramonto, svoltando, come da istruzioni della ragazza della Croce Rossa all'Eagle, in Coventry Street a Leicester Square. Fissando imbambolati la confusa sequenza senza fine di negozi e pub, ristoranti e cinema, cabaret e negozietti per tatuaggi, si unirono alla crescente folla che si affrettava verso Piccadilly Circus. Come affluenti che si riversassero in un bacino, le strade si svuotavano in una grande rotatoria, un ovale di edifici a sei piani dalle cui facciate fioriva confusamente un caos di insegne colorate a grandi lettere: Gordon Gin, Bovril, Schweppes Tonic Water e, come concessione agli onnipresenti Yankees,

Wrigley's Gum. Un radioso viso femminile, delle dimensioni di un vagone, incombeva sorridendo, sollecitandoli a provare Bile Beans, per una salute smagliante e una figura snella. I tradizionali taxi neri, affollati autobus a due piani e jeep piene di MP dall'elmetto bianco vorticavano attorno alla rotatoria. Al centro della confusione si trovava la famosa statua di Eros, ora schermata e protetta da lastre di cemento che si innalzavano fino a un vertice arrotondato, «come un gran capezzolo», disse con malizia Jack. Sui gradini attorno alla base indugiavano soldati che attendevano di incontrare gli amici, di accalappiare qualche ragazza o che semplicemente si godevano la scena.

Attraversarono decisi la strada fino alla base del monumento e gli girarono senza fretta intorno, fissando nella luce che svaniva gli edifici circostanti, i passanti frettolosi, il traffico. Howard non cessava di stupirsi a quanto rapidamente in Inghilterra la sera sembrava diffondersi attraverso la tenue luminosità del pomeriggio, come una macchia di inchiostro versato che si spandesse su una pagina e quando la tenue luce del crepuscolo svanì, restarono immobili un momento nel buio fondo al centro di Piccadilly. Per tutti gli affollati marciapiedi forme scure si muovevano senza sosta attraverso l'oscuramento, con lampi di luce indirizzati giù ai piedi da torce elettriche tenute in mano. Gli autobus e i taxi continuavano a sfrecciare intorno alla rotatoria, quasi senza rallentare, seguendo le sottili lame di luce gettate dai fari schermati. Decisero di trovare Rainbow Corner.

Situato all'angolo di Shaftesbury Avenue, appena fuori da Piccadilly Circus e gestito dalla Croce Rossa americana, Rainbow Corner era leggendario tra i GI. Mentre i pub chiudevano le porte alle 10 di sera, Rainbow Corner era aperto 24 ore al giorno. Aveva sale di ricreazione, con biliardi, flipper, juke-box. Nelle due enormi sale da pranzo c'era posto per 2.000 persone e per un pasto vi scucivano soltanto 25 centesimi. Una tavola calda nel seminterrato, sistemata come un sandwich bar in patria, sfornava migliaia di hamburger, cialde, ciambelline fritte e bottiglie su bottiglie di Coke. Gente di spettacolo, da Danny Kaye a Betty Grable fino a speranze locali di Londra, vi si esibivano e si ballava cinque

volte alla settimana. Il personale organizzava giri turistici della città, procurava biglietti teatrali, affittava biciclette e addirittura riparava camicie e cuciva galloni. I GI potevano avere un letto, fare una doccia, tagliarsi i capelli o solo farsi una dormita. Accanto al pronto soccorso, c'era la stanza «Dove sono», che offriva soccorso a quelli che dopo una notte nei pub e nei club senza orari scoprivano che la birra, lo scotch e il gin erano una miscela più potente di quanto pensassero. Nell'atrio, di fronte al banco della reception, un cartello indicava varie direzioni, con una freccia che puntava verso Leicester Square, a soli pochi metri di distanza, un'altra verso New York, oltre 5.200 chilometri ad ovest e un'altra, meno popolare, verso Berlino, a 960 chilometri.

Fuori da Rainbow Corner si separarono. Jerry e Howard si diressero a piedi verso Leicester Square: si sarebbero nuovamente fermati all'Eagle Club per Tom e poi avrebbero proseguito per una sala da ballo. Cadeva una pioggia leggera e fredda mentre incespicavano nell'oscuramento, ma intorno a loro la notte era viva. Androne dopo androne, coppie abbracciate contro i muri si stringevano nell'oscurità. In un ingresso, a non più di un metro da loro, sbirciarono l'ombra indistinta di una figura accucciata sulle ginocchia, con la testa affondata nell'inguine di un soldato: l'uomo indossava un berretto australiano e aveva i pantaloni alle caviglie.

«Che ne dici, tesoro?» tubò una voce da un angolo vicino mentre passavano. Una puntiforme brace arancione riluceva al buio in un'alcova improvvisata e quando sostarono il raggio di una torcia lampeggiò verso il basso a rivelare un soprabito aperto e una gonna sorprendentemente corta. Due belle gambe. Tacchi alti. Howard e Jerry rimasero a bocca aperta: nessuno dei due parlò.

«Quanto?» balbettò infine Jack.

«Due quid,⁹ anatroccoli», disse la voce.

«Due sterline!» esclamò Jerry, con simulata indignazione. «Siamo venuti a salvarci il culo, dolcezza, non a comprarcelo.»

⁹ Sterlina in gergo inglese.

«Per tutti e due, cari», spiegò lei senza reagire.

«No grazie», rise Howard, «stiamo soltanto guardando le vetrine.»

Erano dovunque, le Piccadilly Commandos, a passeggiare nelle strade scure, in attesa negli androni, indugiando vicino agli ingressi della metropolitana, esercitando il loro commercio. Howard e Jerry passarono schivando allegramente le insidie.

Si diressero nuovamente all'Eagle Club, facendo lo slalom tra gruppi di soldati ubriachi che gridavano e cantavano in polacco, francese, texano, ma Tom non si era ancora registrato. Tornarono ancora alla strada e localizzarono la stazione della sotterranea di Leicester Square. Controllarono la grande mappa del sistema della metropolitana, scoprirono che il Covent Garden era solo a una fermata di distanza e comperarono i biglietti. Tuffatisi giù per la gradinata, discesero rampa dopo rampa di scale mobili in legno così lunghe e ripide da sembrare trampolini per il salto con gli sci. Attraverso un labirinto di corridoi piastrellati fortemente illuminati, seguirono le indicazioni per la linea Piccadilly, evitando la gente che si era coricata lì per la notte. Famiglie di due o tre persone, bimbeti e donne anziane, vittime senz'altro delle V-1 e delle V-2, dormivano su rotoli di coperte o stuoie, con le loro misere proprietà sparse attorno: non alzarono lo sguardo al passaggio di Howard e Jerry.

La sala da ballo al Covent Garden era piena di coppie impegnate nel foxtrot che si muovevano, come se fossero in formazione, in direzione antioraria sulla pista affollata. Né Jerry né Howard avevano mai visto prima nulla di simile. Uomini in uniforme danzavano con donne in uniforme, blu RAF, verde-oliva americano, canadesi, australiani, francesi liberi, ragazze dell'esercito britannico, del sito WAAF, Waves,¹⁰ Wrens,¹¹ civili e tutto il resto. L'orchestra, un'imitazione britannica di Glenn Miller, con un piccolo Tommy Dorsey allo

¹⁰ Women Accepted for Emergency Volunteer Service, corpo femminile della marina americana.

¹¹ Espressione gergale per indicare le appartenenti al Woman's Royal Naval Service, corpo femminile della marina britannica.

sbaraglio, era abbastanza buona e alla fine i due ballarono. Una ragazza della Croce Rossa americana di Indianapolis invitò Howard: lì era quella l'usanza, spiegò, e lei si era adattata agli usi locali. Jerry ebbe un'opportunità di mostrare la sua versione del lindy hop¹² con una ragazza del Land Army di Portsmouth. «È davvero un mago!» esclamò lei, contemplandolo in perdita ammirazione mentre lui piroettava per la pista. Ballarono, parlarono, guardarono.

Era tardi quando lasciarono il Covent Garden, scambiando indirizzi e numeri di telefono con ragazze che sapevano non avrebbero mai più visto. Jerry era intenzionato a farsi un drink al Savoy e, dopo un'altra rapida e infruttuosa sosta all'Eagle Club, vi si diressero. Né Jerry né Howard erano bevitori – la loro pressoché assoluta temperanza era fonte di innumerevoli battute fra l'equipaggio – ma Jerry insistette che dovevano vedere il Savoy: spiegò che era uno degli alberghi più eleganti di Londra. Giunti all'interno dell'atrio lussuoso, Howard non fu sicuro che quello fosse esattamente il tipo di luogo per due GI con un permesso di trentasei ore. Ma Jerry non si fece intimidire, passando con disinvoltura rasente il portiere ed entrando a grandi passi nel bar-ristorante come se fosse un vecchio habitué appena rientrato da un incarico nelle colonie. Howard lo seguì con reverenza. Jerry sapeva come funzionavano le cose, pensò Howard con ammirato stupore – i taxi, i treni, la sotterranea, il denaro, gli alberghi – li conosceva così come conosceva l'aereo. Conosceva ogni vite ed ogni bullone, ogni tirante ed ogni cavo, come funzionavano e come ripararli. Non era mai in difficoltà, sia se collegato a una maschera ad ossigeno in gomma a 6.500 metri sopra Francoforte sia con un bicchiere di sherry posato davanti a lui nel bar di mogano del Savoy. «Alla tua salute», sorrise Jerry, portando alle labbra il delicato cristallo. Howard prese un sorso, pensando con desiderio a una Coke.

Jack e Harry erano rintronati e le aringhe, le uova in polvere e il caffè leggero della colazione non aiutavano. I lun-

¹² Ballo dell'epoca, dal nome di Charles Lindbergh, il trasvolatore atlantico.

ghi bagni caldi che si erano fatti avevano fatto cominciare bene la mattinata, ma avevano avuto una gran notte e ora ne stavano pagando il prezzo. Al non era tornato con loro la sera prima: aveva trovato il fratello ed era andato con lui, accordandosi per riunirsi all'equipaggio al Madame Tussaud¹³ verso le 2. Alle 10 in punto, rasati, lindi e agghindati nelle loro uniformi buone, i ragazzi erano riuniti nell'atrio quando il taxi del giorno prima arrivò all'albergo per il giro turistico che Jerry aveva organizzato. L'aveva fatto molte volte, spiegò l'autista, di condurre l'auto piena di yankee per la città, e aveva il suo percorso prestabilito. Cominciarono costeggiando Trafalgar Square, con Lord Nelson appollaiato su in alto, sopra i giganteschi leoni in bronzo alla base della colonna. «Ruggiscono ogni volta che passa una vergine», disse loro con aria complice. Superato Whitehall, proseguirono per il Mall, con la sua infilata di case georgiane a colonnato, attraversarono St. James Park dove, nel cuore di Londra, alcune pecore pascolavano pigramente sul prato verde brillante. Passarono veloci accanto a Buckingham Palace – il re era in sede, ma non li stava aspettando, disse il tassista – e così proseguirono per Westminster, il Big Ben e il Parlamento. In Parliament Square scesero per fare due passi nella silenziosa vastità dell'Abbazia di Westminster, contemplando a bocca aperta le statue, le cappelle, i chiostri. Continuarono poi lungo il Tamigi verso il Tower Bridge, rimirando attraverso una tenue foschia biancastra le chiatte che solcavano pigramente la grigia acqua increspata e i palloni di sbarramento che oscillavano in alto nella fredda brezza. Alla Torre di Londra scesero e passeggiarono per i cortili fino all'ora di pranzo. Mangiarono in un pub e poi, fortificati da uno sformato di carne, si diressero verso la sotterranea che li avrebbe portati a Baker Street e alla mostra di Madame Tussaud.

Al e il fratello li stavano aspettando. Era un'attrazione popolare fra i GI a Londra, una cosa «da non perdere» e dopo l'attesa nell'inevitabile coda, si infilarono ad ammirare Enrico VIII con le sue sei mogli, la morte di Nelson e il gruppo

¹³ Celebre museo delle cere londinese.

della famiglia reale – il re, la regina, la regina madre e un assortimento di duchi e duchesse, solo leggermente meno animata dell'originale, raggruppati in un dignitoso splendore attorno al trono. Jack salutò militarmente il generale Eisenhower e, come disse Jerry più tardi, «era così rintronato da credere che Ike avesse risposto al saluto».

Poi fu ora di andare. Jerry aveva l'orario dei treni e avevano giusto il tempo di mangiare un boccone e poi prendere un taxi per Liverpool Street. Era difficile da credere. Le loro trentasei ore erano passate in un lampo, come un sogno. Poco oltre Marble Arch, mentre Jerry e Jack si accomodavano in una sala da the con la pianta a cuneo, Al e il fratello si avventurarono in un piccolo studio specializzato in foto formato cartolina, sviluppate al momento, da poter mandare a casa a Brooklyn. Al trascinò Harry e Howard nello studio e tutti e quattro si pigiarono nella bianca luce brillante per un'immagine di gruppo. L'istantanea era venuta bene, pensò Howard, infilandosi in tasca la sua cartolina, col timbro 28 novembre 1944. Guardando Al e suo fratello, rimpianse che Tom non ce l'avesse fatta, che non potesse essere anche lui nella foto. Sarebbe davvero piaciuta a casa. Fuori Jack, con un cartoccio unto di carta di giornale con «fish and chips» nella mano, stava in piedi sul cordolo del marciapiede, gesticolando freneticamente verso di loro. Jerry aveva fermato un taxi che era in attesa con il motore al minimo nella piovigine, aspettando di riportarli alla stazione, di nuovo alla guerra.

La passeggiata a Londra non calmò i nervi di Harry. Durante il permesso, rimase insieme a loro nel taxi, mangiò silenziosamente alla tavola calda del Rainbow Corner, non disse mai molto, non prese iniziative. Un'ombra. Ma la tensione era ancora presente, le labbra sempre tirate in una linea incolore, dura, gli occhi ancora opachi e pieni d'angoscia.

Dopo aver tenuto il broncio per settimane, ringhiando a tutti quelli che gli andavano vicino, dopo la missione di Saarbrücken era sembrato che si fosse calmato un po'. Forse stava per diventare normale. Poi, senza la minima avvisaglia, colpì Al, dandogli un violento ceffone alla testa, un

manrovescio deciso a mano aperta che lasciò Al con un fischio all'orecchio sinistro. Erano soli nella baracca, Al stava parlando delle torrette: una volta incastrati, non era possibile indossare il paracadute e con le gambe incuneeate al loro posto, era impresa molto ardua districarsi per venirne fuori. Ci pensava preoccupato tutte le volte che saliva sull'aeroplano. Stava frugando nel suo zaino mentre parlava, borbottando più a se stesso che ad Harry e non lo vide arrivare; all'improvviso Harry cominciò a strillare, lunghe grida disarticolate, imprecaando contro Al. Saltando al di sopra della branda, Harry si scagliò contro di lui, con gli occhi sfavillanti, e colpì. A metà dello slancio un lampo di indecisione parve afferrarlo e il colpo risultò corto, qualcosa tra uno schiaffo e un pugno. Al si piegò all'indietro sui calcagni, stordito; istintivamente mosse un passo verso Harry, ma qualcosa negli occhi di quell'uomo, uno sguardo selvatico e spaventato che suggeriva che il peggio attendeva solo di accadere, lo trattenne.

Gli altri si arrabbiarono quando Al raccontò loro la cosa, stupefatti ed esacerbati dai muscoli e dagli scoppi d'ira di Harry. Jerry e Howard decisero di fare qualcosa e affrontarono Harry, mettendolo alle strette dopo l'esercitazione di tiro nell'hangar esposto a tutte le correnti. Era un freddo pomeriggio ventoso, luminoso e asciutto, e mentre i simulacri di torretta ronzavano e dietro di loro le 12,7 binate sparavano a raffica contro i terrapieni del balipedio, cercarono di farlo ragionare, lo blandirono e infine lo minacciarono. Se non avesse cambiato atteggiamento, si sarebbero dovuti rivolgere a Farrington. Nessuno voleva questo, ma Harry doveva mettere la testa a posto o farsi aiutare. Lo volevano nell'equipaggio, avevano bisogno di lui, ma lui doveva prendere il toro per le corna. Lui ascoltò spazientito. Non ci fu verso. Non ne cavarono nulla. La sera stessa Jerry e Howard andarono a parlare con il loro pilota. Farrington ascoltò. Aveva visto il problema di Harry crescere di missione in missione, ma aveva sperato che si risolvesse. Farrington non voleva metterlo a terra o toglierlo dall'equipaggio, non ancora, ma concordò di parlare a Harry e di consultare il medico di reparto.

Casi di crisi di nervi non erano insoliti, disse il dottor Hoff a Farrington all'ospedale della base il mattino seguente dopo la prima colazione. Poteva succedere a chiunque. Era stato il medico di reparto dal suo arrivo in Inghilterra ed era stato testimone di ogni sua fase: gli attacchi di depressione, lo stress da combattimento che si trasformavano in catatonìa, un comportamento autodistruttivo che metteva a rischio un uomo e il suo equipaggio. Conosceva meglio di chiunque altro sulla base gli effetti debilitanti della tensione costante, le lunghe ore sotto ossigeno ad alta quota, la contraerea, la paura. Aveva letto gli studi psicologici sul personale combattente che l'alto comando dell'8ª Air Force gli inviava e conosceva gli schemi dominanti dello stress in un turno di servizio. Capiva la pressione di questa bizzarra forma di guerra, affrontando la Flak su Berlino al mattino e cenando da Simpson a Londra la sera stessa.

Harry non era una storia inusuale, disse loro. Le prime cinque missioni erano generalmente le peggiori in un turno di combattimento, quando gli uomini affrontavano per la prima volta la Flak, i caccia e le formazioni strette, quando venivano messi di fronte alla brutale fragilità della loro esistenza. Alcuni diventavano silenziosi come topi, si ritiravano in se stessi, inoltrandosi attraverso la loro ansietà in uno stupore inebetito. Altri diventavano violenti, aggressivi; bevevano troppo, si facevano coinvolgere in risse, un'altra forma di rifiuto. Quelle prime cinque missioni erano quasi tanto brutte quanto le ultime cinque o giù di lì, sospirò il dottore, esalando il denso fumo azzurro della sua Chesterfield nell'aria resa dolciastra dai medicinali dell'infermeria, quando i ragazzi avevano visto troppi aerei carambolare fuori controllo o disintegrarsi in una pioggia di fiamme sull'obiettivo e avevano cominciato il conto alla rovescia per la fine del loro turno. Fra le due fasi la maggior parte si faceva una ragione: si concentravano sui dettagli del loro lavoro, aggrappandosi alla routine, e si rendevano conto che potevano affrontare lo stress e sopravvivere.

Forse Harry si sarebbe rimesso, disse speranzoso Farrington. Forse il loro permesso a Londra l'avrebbe tirato fuori. Stava ancora facendo il suo lavoro. Harry poteva an-

cora ritrovare l'equilibrio. Poteva, Howard lo sperava, ma non ne era così sicuro.

«Una bomba ad orologeria», disse Jerry a Howard mentre osservavano Harry a Londra, «che aspetta solo di esplodere.» Quando l'equipaggio si riunì dopo il permesso, Farrington prese Harry da parte e gli parlò. Harry fece una visita al dottor Hoff e Farrington si sentì sollevato, ma Jerry aveva ragione.

«Non ci sta nessuno?» se ne uscì Jack. «Su, gente! Andiamo! Ce la facciamo ad arrivare al Dog in venti minuti. Al, tu puoi venire in canna. C'è del buon whiskey irlandese stasera, mi dicono.» Aveva passato il pomeriggio allo Shamrock e non avvertiva disagio. Nessuno lo ascoltava. Lo sfinimento aleggiava nella stanza come un cattivo odore. Erano stati svegliati alle 02.00 ed erano stati istruiti su un obiettivo nella Germania sudoccidentale. Li avevano portati in camion alla piazzola, avevano effettuato i controlli pre-volo ed avevano preso posizione per il decollo, quando un razzo rosso dalla torre di controllo aveva segnalato che la missione era stata cancellata. Tutti odiavano vedere annullare una missione – tutta l'ansietà della sveglia nella gelida oscurità, la tensione del briefing e l'adattamento mentale alla missione – tutto per nulla. Sebbene non fossero allertati per il giorno successivo, nella baracca erano tutti con i nervi a fior di pelle. Tutti tranne Jack.

«Se voi ragazzi vi limitate a pencolare qua, io me ne vado.» Tirò su la cerniera del giubbotto. «L'ultima occasione.»

Fece un cenno di saluto. «Adios, amigos.» Mentre si dirigeva malsicuro verso la porta, il suo piede incespì nell'intelaiatura della branda, ruotò stordito, barcollò verso destra e cadde lungo disteso su quella di Harry.

«Dannazione», abbaiò Harry. In un lampo si drizzò in piedi. Girando intorno veloce come un cobra, chiuse a pugno le sue piccole mani, bloccò la porta e gesticolò minacciosamente.

«Guarda dove vai, tu brutto figlio di puttana», urlò.

Jack si alzò dalla branda. Sbirciò in basso le coperte e i «biscotti» in disordine, ora gettati sul pavimento. Li mise a

fuoco con comica difficoltà e sorrise. «Ehi, da dove è saltata fuori questa branda? Fissala per bene, ti dispiace!»

«Ho detto guarda dove metti i piedi, stupida testa di cazzo!»

«Silenzio, bambini», borbottò Jerry, senza alzare lo sguardo dal suo libro; era seduto sulla sua branda e fumava la pipa.

«Questa non è la fottuta Biblioteca pubblica di New York, Barrett», sibilò Harry. Sorpreso, Jerry sollevò lo sguardo per la prima volta e girò la testa verso Harry. In piedi nella luce della porta della baracca, Harry era tremante di rabbia. Il pallore della sua faccia, così assoluto da sembrare che fosse stata immersa nel gesso, spiccava in modo grottesco nella gialla luce sgranata come una maschera di guerra africana. Aveva i pugni serrati.

«Ehi, calmati Harry», disse Howard, sollevandosi cautamente dalla sua branda.

Un po' malfermo sui piedi, Jack tentò di aggirare Harry, dirigendosi verso la porta. Harry girò rapidamente su se stesso e lasciò partire i colpi. Il corto jab destro sfiorò la guancia di Jack, ma il sinistro che seguì colse l'uomo di maggior stazza esattamente alla bocca dello stomaco. La violenza del colpo mandò Jack indietro a gambe all'aria sul letto, facendolo rovinare a terra. Lettere, fotografie, fogli di giornale volarono via dalla scaffalatura e un'esplosione di polvere si levò nel corridoio tra le brande.

Howard fece un passo avanti.

«Tienti fuori da questa faccenda, Goodner», ringhiò Harry.

«Calma», intervenne Howard. Non era un degno avversario per Harry e lo sapeva.

Perfettamente sobrio, ora, Jack si rimise in piedi. Tenendo gli occhi puntati su Harry, Jerry si alzò dalla sua branda e si mise accanto ad Howard. Harry li fissava con atteggiamento minaccioso.

«Vuoi essere il prossimo?» gridò a Jerry. Barrett non si mosse. «E tu, Goodner? Ne vuoi un po'?»

«Calmatevi, per l'amor di Dio», mormorò Al. «Datevi tutti una calmata.»

Nessuno si mosse.

Tenendo un pugno ben stretto, Harry si piegò sulla sua branda cercando a tentoni il suo giubbetto. La mano gli tremava. Osservandoli arretrò lentamente verso la porta, scostò la tenda da oscuramento e scomparve.

Per un istante rimasero in un silenzio assoluto.

«Porco Giuda», esclamò infine Jerry. «Ma che è successo?»

«Stai bene Jack?» chiese Howard. Brennan si lasciò cadere sulla sua branda. «Splendidamente», rispose Jack. «Davvero splendidamente.» Era pallido e sulla fronte gli erano comparse perline di sudore.

Finì così con Harry, quella fu l'ultima goccia. Più tardi, la sera, quando rientrò nella baracca, lo stavano aspettando.

Il mattino seguente Jerry e Howard aspettarono Farrington fuori dal comando dello squadron. Il sole splendeva debolmente e il group era partito prima dell'alba per colpire uno scalo ferroviario in Germania. L'equipaggio aveva in programma un po' di lavoro con un'unità d'addestramento mobile che andava da una base all'altra. Farrington fu scioccato da quello che gli dissero.

«Che è successo quando è rientrato?»

«I ragazzi gli sono saltati addosso fuori dalla baracca», disse Howard senza esitazioni, «l'hanno trascinato nel rifugio antiaereo e hanno cercato di ficcargli in testa un po' di buon senso.»

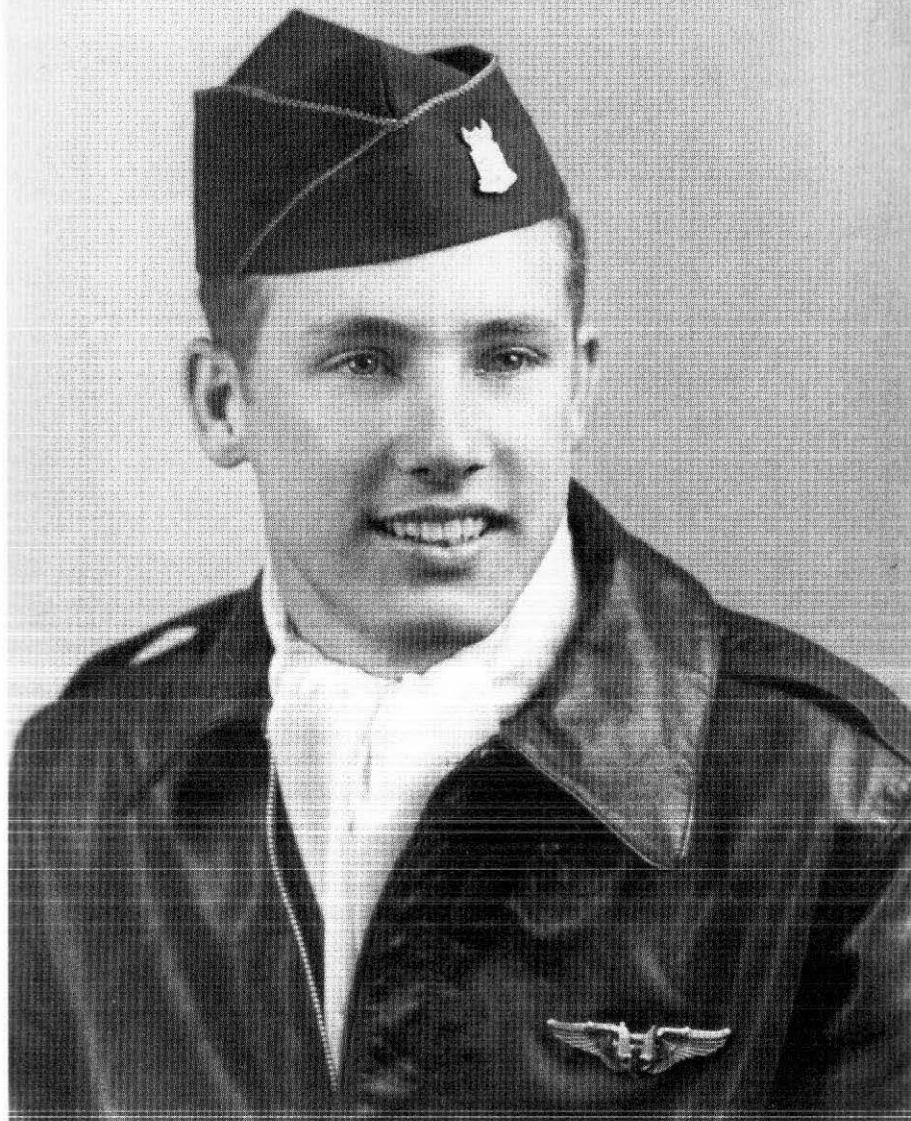
«Gesù mio», esclamò Farrington.

«Non ne possono più di Harry», dichiarò Jerry, «non possono vivere con lui e non voleranno con lui.»

«Gli hanno fatto male?»

«No», disse Howard, «ma stamattina non è in buona forma.»

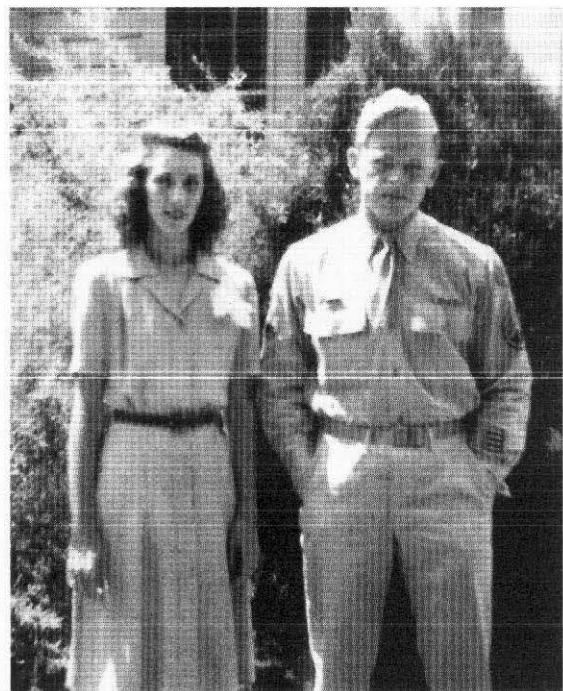
Farrington non disse altro: si girò e rientrò di scatto nella baracca dello squadron. Quando l'equipaggio rientrò dalla seduta di addestramento con l'unità mobile, la branda di Harry era vuota, i «biscotti» erano accuratamente impilati e le coperte erano scomparse. Gli indumenti di Harry, la sua maschera ad ossigeno, tutto era stato rimosso dalla rastrelliera: era andato via. Il medico, appresero in seguito, l'avrebbe esaminato e avrebbe fatto una diagnosi.



Howard G. Goodner a Westover Field nel 1944.



Howard, in maglietta bianca, durante una licenza a casa nell'estate del 1944 con alcuni amici.



Mildred Goodner e il marito Tom davanti all'abitazione di Trunk Street.



Louis Wieser con suo padre, durante l'ultima visita alla famiglia nel marzo del 1944.



I Peterson a Chicago nel giugno del 1944. Marie, Bob con in braccio il piccolo Arthur, e Bobby.



*Bill Deal, membro
dell'equipaggio
comandato da Bob
Moore, davanti a una
baracca della base aerea
120, in Inghilterra.*



*John Murphy, al centro,
e Jack Perella, alle sue
spalle a sinistra, davanti
a una delle stufe poste
all'interno delle
camerate degli avieri.*



Equipaggi di B-24 davanti al comando del 787° Squadron.



Il B-24 Black Cat su una piazzola di decentramento nell'inverno del 1944.



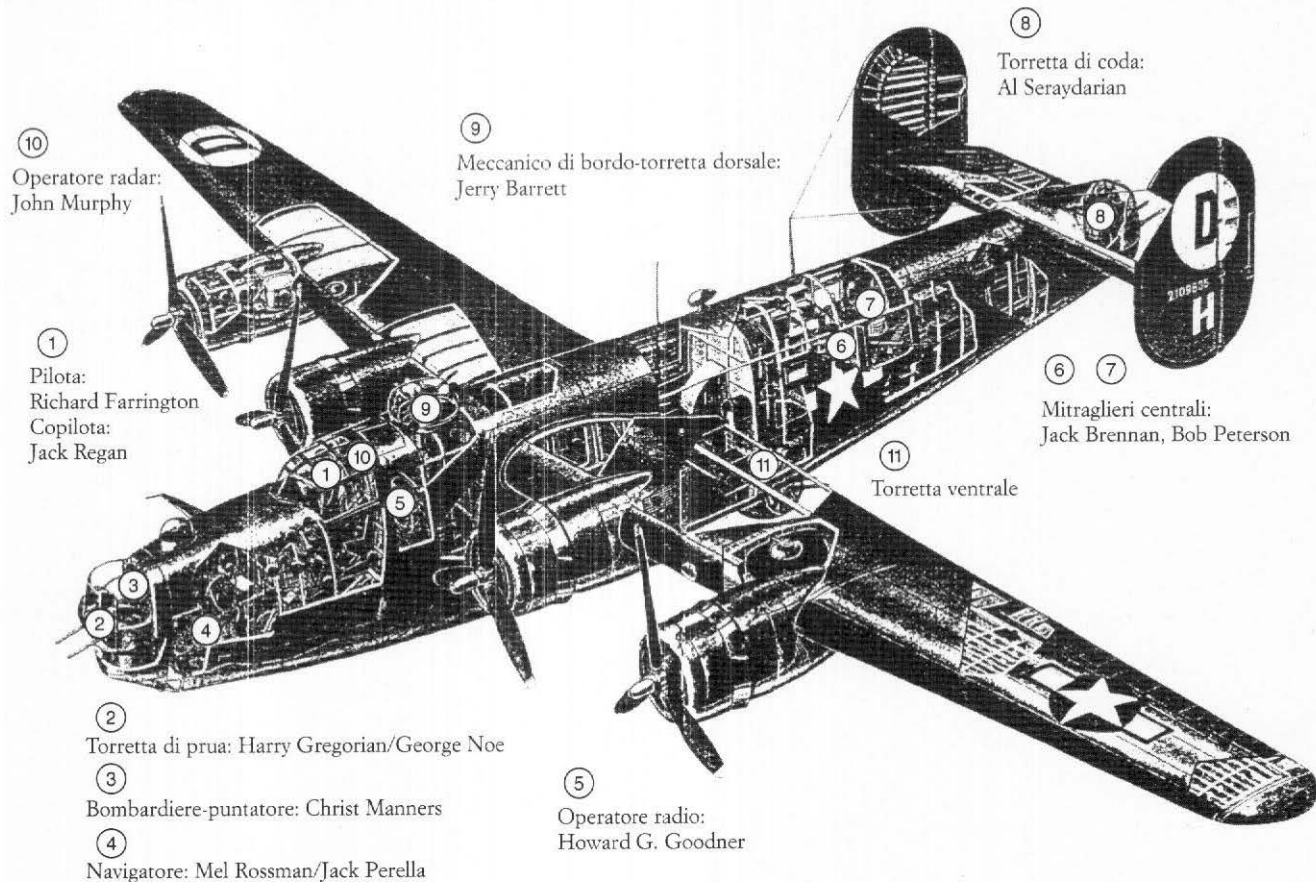
*Gli ufficiali del quadrimotore da bombardamento comandato da Farrington
si avviano verso la linea di volo nel dicembre del 1944.*

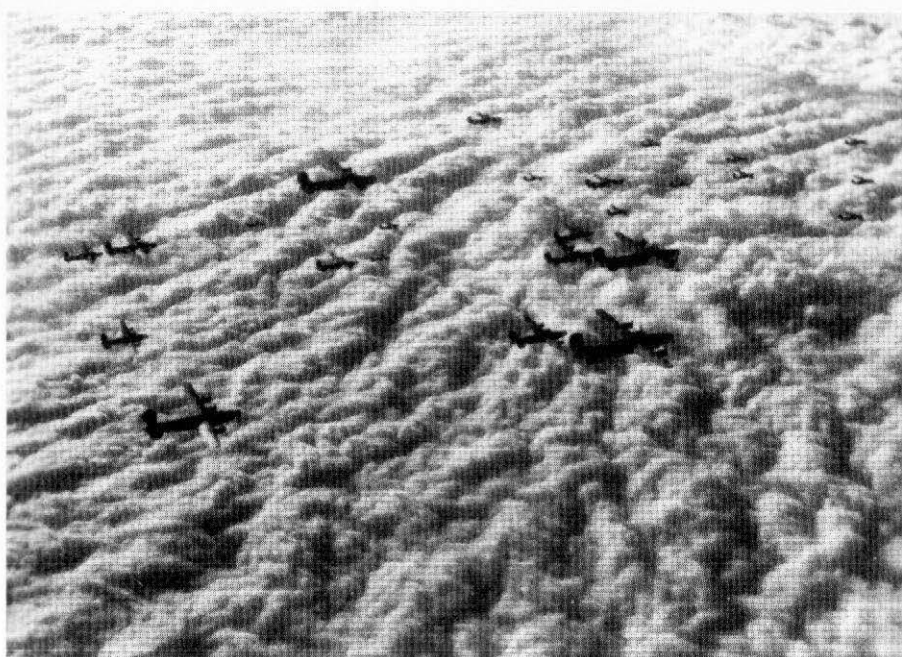


*In permesso a Londra
alla fine del 1944.
In primo piano, da sinistra,
Albert e Robert Seraydarian.
Dietro, in piedi,
Howard e Harry Gregorian.*

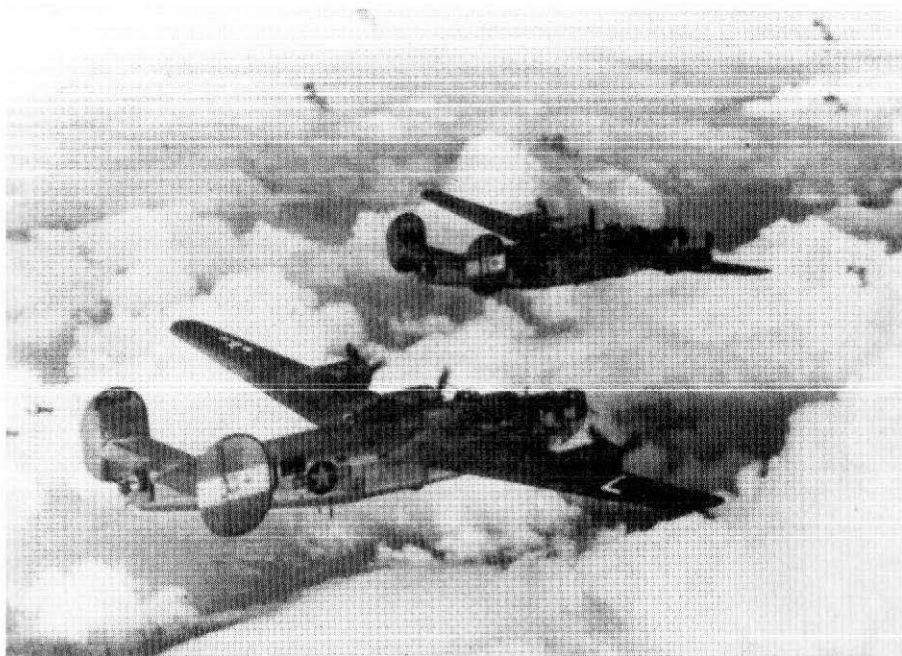


L'equipaggio del bombardiere B-24 Liberator Black Cat comandato dal tenente pilota Richard Farrington nel marzo del 1945. In prima fila, da sinistra a destra: Bob Peterson, Jack Brennan, Jerry Barrett, Howard G. Goodner, Albert Seraydarian. Dietro, in piedi: John Murphy, Jack Perella, Jack Regan, Richard Farrington, George Noe, Christ Manners.





Formazione di B-24 del 466° Bomb Group in volo verso l'obiettivo.



Coppia di B-24 in rotta d'attacco.



Una stanza colma di colori nella sua casa in Trunk Street, Cleveland, Tennessee, accoglie il 10 dicembre 1948 la salma di Howard G. Goodner.

Forse Harry aveva solo bisogno di riposo, di un periodo di sospensione dal combattimento; forse avrebbe volato ancora, ma non con l'equipaggio Richard Farrington. Il problema era chiuso.

Con Harry fuori, la tensione si allentò. L'equipaggio si riadattò alla routine della base, andava alle lezioni a terra e aspettava la prossima missione. Sull'AFN le canzoni di Natale annunciavano l'arrivo del periodo delle feste, e «Stars and Stripes» iniziò a pubblicare una serie di consigli su come ordinare regali per le persone amate negli Stati Uniti. Il Bollettino della base rese noti i programmi per far passare ai GI il Natale presso famiglie britanniche e i servizi speciali del gruppo promisero una marea di festeggiamenti per sottolineare il periodo. «Il tempo di Natale si avvicina», scrisse Bob il 6 dicembre. «Questo sarà il numero tre lontano da casa. Mi sembra proprio che siamo stati separati più di quanto possa esserlo una qualsiasi coppia. Ci si apprezza davvero a vicenda quando ci si può stringere fra le braccia ogni giorno... Non è certo un divertimento dormire in una branda dell'esercito, cercarti... e trovare solo uno spazio freddo. Mi sentirò in cielo ad averti accanto e ad esserti vicino quando ti do la buonanotte... Certamente il prossimo Natale sarà nostro insieme.»

A Bobby, che a sei anni ricordava a malapena un Natale a casa con il papà, Bob scrisse: «Mi tengono impegnato a volare sopra la Germania. Spero davvero che la guerra finisca presto. Mi divertirei di più a stare a casa e giocare con te, Arthur e la mamma che a volare in un bombardiere. Spero che tu abbia un buon Natale. Spero che Santa Claus porti un mucchio di bei regali a te ed anche ad Arthur. Certo sei elegante col tuo vestito nuovo: scommetto che sei il ragazzo meglio vestito dell'isolato. Addio per stasera, figlio. Fai il bravo ragazzo e abbi cura della mamma e di Arthur».

Nel periodo di sospensione dai voli, Bob e gli altri avieri si trasferirono in nuovi alloggi. Non era lontano, solo poco oltre il viale nel sito WAAF. Dal loro arrivo alla base in ottobre, avevano condiviso la baracca Nissen piena di spifferi con altri sei avieri di un altro equipaggio. Adesso traslocarono in alloggi molto più grandi che ospitavano il personale di

quattro equipaggi, ventiquattro uomini in tutto. La nuova camerata era affollata, addirittura con meno intimità di prima, suggerendo a Bob a prima vista un commento acido: «Non penso che avrò alcuna difficoltà a tornare civile. Apprezzerò davvero la situazione». D'altro canto, c'erano dei vantaggi. «I nostri nuovi alloggi sono interamente in cemento e sono molto più caldi dei precedenti», scrisse Bob a Marie quando si sistemarono nella nuova sede. «Si sta molto comodi qui dentro, ma fuori è sempre umido.»

L'umidità non era una sorpresa, ma con l'arrivo di dicembre l'aria si fece terribilmente fredda e imponenti cumuli di nubi grigio piombo scivolavano come iceberg attraverso il cielo ostile. Sulle ali degli aerei nelle piazzole si formava la brina e lame di gelo fendevano le nuvole. Il reparto volò in missione il 2 e il 5 dicembre, scontrandosi con il maltempo in entrambe le occasioni, e il 6 la 2ª Air Division fece un altro tentativo infruttuoso di colpire il viadotto a Bielefeld. Il 7 l'equipaggio Farrington fu svegliato e indottrinato per un obiettivo in Germania, ma la missione fu cancellata a causa di cattive condizioni meteo persistenti sul bersaglio primario.

Era l'anniversario di Pearl Harbor e, tornati agli alloggi, cercando di estrarre il massimo del calore possibile dalla loro unica stufa solitaria, i ragazzi tornarono con la mente a dove erano in quel giorno indimenticabile, tre anni prima. Howard ricordò il venerdì notte precedente a quella fatale domenica, quando si tenne la cena della squadra di football della scuola al Cherokee Hotel. Con i suoi sette piani in mattoni e le elaborate decorazioni in pietra calcarea, l'albergo era di gran lunga l'edificio più grande della città e faceva sembrare minuscoli il cinematografo accanto, il deposito di autobus al di là della strada e perfino la cupola del palazzo di giustizia in mattoni rossi. Era il culmine dell'eleganza della cittadina, il luogo per le occasioni particolari, per ogni galà locale dei Lions e degli Elks, del Rotary e delle scuole. Il suo ristorante e le sale riunioni ospitavano incontri e ricevimenti per matrimoni e per la raccolta di fondi per politici. Un sorriso gli balenò in volto: quanto si sentivano sofisticati quella sera, mentre balzavano azzimati su per gli

scalini sotto l'elegante tenda verde che conduceva all'atrio sfarzosamente illuminato. Come erano sicuri di sé, nel loro comodo bozzolo di innocenza, quella sera di un venerdì di dicembre di qualche migliaio di anni prima. Morivano a centinaia di migliaia dalla Manciuria a Shanghai, a milioni nelle pianure della Russia, ma per Howard e Nancy e i loro amici l'autunno del 1941 significava solo che la loro squadra era rimasta imbattuta, strapazzando perfino le grandi scuole della vicina Chattanooga.

Fu una notte meravigliosa, incantata e priva di preoccupazioni. I suoi compagni, amici con cui era cresciuto, erano spensierati e orgogliosi e ballavano con le loro fanciulle sulla bocca di un vulcano. Nancy andò al banchetto con Howard, con un bouquet comperato da Shougart che decorava il corpino del suo elegante vestito da sera. Più tardi fecero un salto con la Ford '37 di Buddy McLeod fino al Bar-B-Q di Curley per un frullato al cioccolato e malto e il mondo era dolce e pieno di promesse. Pensò a quei ragazzi, ora, dispersi in un mondo attraversato dalle convulsioni di una guerra che appariva così impossibilmente remota quella sera. Buddy era nell'Air Corps, forse diretto verso l'8ª Air Force, Ralph Chancey e Jack Manis erano nell'esercito e Nancy era a casa, a lavorare, e aspettare.

L'equipaggio Farrington effettuò la sua sesta missione il 10 dicembre, bombardando lo scalo ferroviario di Bingen sul Reno. Fu un volo senza storia, con poca contraerea e nessun caccia. Non videro l'obiettivo e sganciarono mediante il radar con una copertura di nubi di 10/10, ma il comando giudicò buoni i risultati. Era la prima missione di combattimento dell'equipaggio in quasi due settimane, la prima senza Harry, e si sentivano fiduciosi, sollevati dal fatto che l'attesa era terminata. I danni erano stati lievi nelle ultime settimane e il reparto aveva subito nell'ultimo mese una sola perdita, un mitragliere di coda, morto per anossia a causa del malfunzionamento dell'impianto ossigeno. Sebbene la spinta degli Alleati in direzione della Germania si fosse attenuata, tutti continuavano ad essere ottimisti: era solo questione di tempo. «Qui tutti lavorano sodo come al

solito», scrisse Howard, «e, papà, qui le prospettive sono buone... Speriamo di continuare così.» Non fu così.

Due giorni più tardi l'equipaggio fu allertato per una missione, ma l'alba si rivelò rigida e piovosa, con un nuovo fronte di cattivo tempo che spazzò la Gran Bretagna e si soffermò sul continente. Le temperature precipitarono e sull'Europa nordoccidentale caddero intense nevicate. Per tutta l'Inghilterra orientale la pioggia e la nebbia si mutarono in nevischio, che ricoprì gli aerei, le baracche, i cavi, gli alberi di un involucro cristallino di ghiaccio. Fuori dagli alloggi il mondo appariva come di vetro. Si era presentato il più rigido inverno del secolo in Gran Bretagna e l'intera 8ª Air Force era costretta al suolo. Su «Stars and Stripes» quel mattino del 16 dicembre i titoli portavano buone notizie: «Patton sfonda in Germania». Quella sera, quando gli uomini si radunarono all'Aero Club per ascoltare sull'AFN il Glenn Miller Sextet, il programma di notizie internazionali riferì brevemente che unità della 1ª armata americana si erano scontrate con truppe tedesche a sud di Aquisgrana. La strada per Berlino, come all'AFN piaceva chiamarla, si stava aprendo: la guerra era entrata nella sua fase finale.

Soltanto il 18, dopo che tre giorni di fitta, turbinante nebbia avevano costretto al suolo gli Alleati, i dispacci dal fronte alla fine resero chiaro che i tedeschi avevano iniziato una massiccia offensiva contro le posizioni americane in Belgio. Il 19 i corrispondenti radio statunitensi riportavano intensi combattimenti sulla frontiera belga e più tardi, quello stesso giorno, il comando supremo alleato impose il silenzio alle notizie dalla linea del fronte lungo tutta l'estensione dello schieramento della 1ª armata. Il mattino seguente lo «Stars and Stripes» rivelò che unità tedesche erano penetrate per oltre 35 chilometri in Belgio. Sebbene le notizie fossero scarse, la portata delle operazioni tedesche fu ben presto evidente: il mattino del 16 dicembre dieci divisioni corazzate tedesche si erano riversate dal Reich nei fitti boschi collinosi del Belgio orientale, superando la debole e disorganizzata resistenza americana nella foresta delle Ardenne. Protetti da una vasta copertura di fitta nebbia e di nubi basse che persistettero per una settimana, i tedeschi si spinsero in avanti

senza tregua, sperando di tagliare il fronte alleato e di raggiungere il porto di Anversa, d'importanza strategica. Mentre la furiosa offensiva tedesca martellava un saliente del troppo esteso fronte americano, in tutta l'Inghilterra i bombardieri se ne stavano immobili sulle loro piazzole.

Come virtualmente ogni altro group, il 466° rimase angosciosamente inchiodato al suolo giorno dopo giorno e negli alloggi, nelle mense e negli hangar della base assediata dalla nebbia gli uomini seguivano impotenti l'avanzata tedesca. Ascoltavano i freschi dispacci forieri di cattive notizie, i briefing informativi, le solite voci, ma l'S-2 non aveva bisogno di dire loro che, con l'approfondirsi del saliente nelle linee americane, la guerra, la cui fine era sembrata così vicina, sarebbe proseguita a lungo. Per tre volte gli equipaggi furono allertati e indottrinati, solo per vedere la missione cancellata nella fase pre-volo. Il 19 dicembre Farrington e il suo equipaggio furono svegliati alle 02.00 e ricevettero le istruzioni per una missione contro un nodo ferroviario subito dietro le linee nemiche. I camion che li portavano alle piazzole si aprirono a tentoni la strada attorno alla pista perimetrale attraverso una nebbia molto fitta. Gli equipaggi erano in posizione alle 07.00 e attesero fino alle 11.00, all'inizio sugli aerei e poi nelle tende accanto, quando la missione venne definitivamente cancellata. Altre due volte, il 16 e il 18, i velivoli erano decollati in volo strumentale, salendo attraverso nubi gonfie di ghiaccio, dense come panna, solo per essere richiamati prima di raggiungere il bersaglio. Ad ogni allarme e ad ogni missione cancellata il morale precipitava e la tensione saliva. «Un'altra notte», scrisse Bob a Marie, «aspettando ansiosamente o nervosamente l'alba. Chissà, forse vedrò ancora il continente.»

La vigilia di Natale, il cielo del gelido mattino vibrava per il poderoso rombo dei motori. Howard li udì sulla pista subito dopo l'alba, mentre si infilava sempre più profondamente sotto le coperte, cercando di scacciare il freddo. Il piantone era passato dalla camerata parecchie ore prima, svegliando due equipaggi che erano in programma di volo. Li aveva uditi cercare a tentoni nell'oscurità gli indumenti, poi era scivolato nuovamente in qualcosa che assomigliava

al sonno. La stufa della baracca si era spenta durante la notte, e faceva un freddo pungente. Seduto sull'orlo della sua branda, con i denti che battevano, poteva vedere il suo respiro materializzarsi davanti, piccoli sbuffi di vapore baluginanti nell'oscurità. Scostando la tendina da oscuramento dietro il letto, Howard guardò fuori al chiaro mattino illuminato dal sole. Aveva dormito vestito, come adesso faceva da giorni, si infilò gli stivali e il giubbotto e si avventurò all'esterno. Tutt'attorno a lui paillette luccicanti di brina erano sospese nell'aria calma e trasparente, e scintillavano nella fredda luce solare.

Strizzando gli occhi contro il forte riverbero, Howard alzò lo sguardo. In alto sopra di lui il sole faceva luccicare formazione dopo formazione di aerei argentei che ronzavano verso est, diretti sul continente. Cominciò a contare, ma presto si arrese: un'intricata catena a più strati di velivoli si stendeva da orizzonte a orizzonte, come un'antica cotta metallica avvolta mollemente attorno al sole. Più tardi avrebbe appreso che si trattava della più grande incursione della guerra, con più di 2.000 bombardieri in volo per colpire obiettivi nei pressi delle linee tedesche.

Dopo colazione l'equipaggio si presentò all'ufficio operazioni dello squadrone, dove l'ufficiale di servizio li informò che il loro permesso di quarantotto ore era stato cancellato. Avevano pianificato una gita a Londra, ne avevano parlato per giorni durante il periodo di sosta forzata, ma nessuno fu sorpreso dalla novità. Tutto il personale di volo, spiegò l'ufficiale, non doveva lasciare la base. Non avrebbero visto nuovamente Londra per le feste, come avevano sperato, ma il loro umore migliorò, mentre scorrevano la lista d'allarme per la missione dell'indomani: l'equipaggio Farrington non avrebbe volato il giorno di Natale.

Nel pomeriggio fecero un salto all'Opera House a vedere Don Ameche in *Wing and a Prayer*. A nessuno piaceva la canzone – troppo dolciastra –, ma il film non era male e in ogni caso faceva più caldo che in camerata. Dopo il film fecero una sosta all'Aero Club dove cento bimbi della zona erano arrivati con i camion, invitati a una speciale festa di Natale. I ragazzi si fermarono solo quanto bastava a riscaldarsi.

darsi, ma Bob si trattenne. Appoggiato al muro, con le braccia incrociate sul petto, si beveva la scena, incantato dal dolce, tenero vociò dei bambini, dai cartelloni multicolori, dal piccolo e stentato albero di Natale. Li guardò da vicino, i ragazzetti dell'età di Bob, con i loro piccoli visi ben lavati raggianti al di sopra degli impeccabili farfallini e dei pesanti maglioni di lana. Divoravano il loro tacchino e il loro dolce e bevevano la loro Coca-Cola. Masticavano stecca su stecca di gomma. Ridevano e gridavano e tra i giochi e le canzoni salutavano l'arrivo di Babbo Natale, che si segnalava, dovevano essersene accorti, per il suo pronunciato accento dell'Alabama. «Non so che dire, se raccontare a Bobby come stanno le cose con Santa Claus», scrisse Bob più tardi, ripensando alla scena. «Credo di avere avuto sette o otto anni. Sull'argomento fai come credi.» Pensò di nuovo ai visi dei bambini. «Penso che mi piacerebbe aspettare fino al prossimo Natale in modo da godermi una giornata con i ragazzi prima che siano cresciuti.»

Quella sera le camerate si svuotarono presto. Al e Jack andarono insieme a Bill Deal, un mitragliere veterano di Filadelfia che occupava la branda accanto a quella di Jack nel nuovo alloggio. Lo zio di Jack viveva a Filadelfia e teneva un locale all'incrocio tra la Sessantesima e Susquehanna e i due ragazzi, entrambi grandi e grossi, espansivi e irlandesi, erano andati subito d'accordo. Deal era il mitragliere della torretta dorsale dell'equipaggio Bob Moore, capoformazione del 784° Squadron e, poiché nessuno dei due era in programma di volo il giorno seguente, decisero di festeggiare il periodo natalizio in bello stile irlandese. Avrebbero fatto una sosta alla taverna Shamrock per una pinta o due o tre e magari per sgusciare fuori dalla base e assaggiare qualcosa in un pub vicino che conosceva Deal. Avrebbero cercato di farcela a tornare per la messa di mezzanotte. Bob decise di accompagnarli e, infagottati contro il freddo, si diressero fuori subito dopo il rancio.

Howard e Jerry rinunciarono allo Shamrock e passarono un po' di tempo nella baracca, a scrivere lettere, parlare, attizzare il fuoco. Jerry si era procurato una consistente fornitura di anelli per bombe, pesanti collari di cartone im-

pregnati di cera che venivano messi attorno alle bombe per il trasporto; infilati nella stufetta panciuta, emanavano una breve vampata di calore che faceva scomparire il gelo per pochi preziosi minuti.

«Di un po' in chi mi sono imbattuto oggi pomeriggio a mensa», disse Jerry, mentre Howard sedeva sul bordo della branda cercando di scaldarsi le mani.

«Santa Claus?»

«Ci manca poco», rispose Jerry. «L'hanno costretto a terra per questo periodo.» Usando come attizzatoio una corta asta metallica recuperata in un'officina, smosse la massa sfrigolante di cera, carta e carbone. «Ho visto Harry.»

«Harry Gregorian?»

«L'unico e solo», annuì Jerry. «Gli sono capitato addosso uscendo dal locale della posta.»

«Gli hai parlato?»

«No. Non sembrava interessato a una conversazione – in particolare con me –, ma ho sentito da un tizio alle operazioni dello squadrone che Harry è stato rimesso nello *status* di combattimento.»

«Vola di nuovo?»

«Sì, ma non con un regolare equipaggio. È una riserva, vola tutte le volte che a un equipaggio manca un mitragliere.»

«Be', non si può mai dire», commentò Howard scuotendo la testa. Tutti avevano saputo che Harry era stato messo a terra dalla fine di novembre: era stato sottoposto a valutazione medica e agli usuali esami psichiatrici. Se il dottore avesse deciso che non era idoneo a volare o se si fosse rifiutato di farlo, si sarebbe riunita una commissione e avrebbe potuto essere riclassificato o addirittura rimpatriato con disonore. Howard cercò di richiamare alla mente il loro mitragliere di prua – nel suo equipaggiamento da combattimento, con i guanti da boxe, nella sua uniforme buona pronto per la Corsa della Libertà – ma l'immagine era curiosamente sfocata. Avevano volato insieme per mesi, ma ora era fuori dall'equipaggio, fuori dalla baracca, fuori dalle loro vite. Da quando Harry era andato via, avevano volato con un mitragliere di prua di riserva diverso per ogni missione. Lui già sembrava storia passata e il loro mondo, pensò

Howard con uno strano senso di distacco, si era ristretto intorno a loro, all'equipaggio, agli uomini intorno a loro e al mondo sognato di casa, nient'altro.

Più tardi quella sera Howard decise di unirsi a due tizi della camerata che stavano tornando all'Aero Club ad ascoltare la corale del reparto che si esibiva in canti di Natale. Dando un'occhiata all'orologio poco dopo le 9, pensò che probabilmente i suoi negli Stati Uniti stavano convergendo verso la casa di Trunk Street; forse erano già raccolti intorno alla radio in salotto ad ascoltare le notizie sulla guerra, attendendo il programma di Jack Benny.¹⁴ In ottobre suo padre aveva deciso di lasciare il posto alla TVA per lavorare a un nuovo progetto segreto del governo ad Oak Ridge e i suoi avevano preso un appartamento nella vicina Knoxville. Sarebbero venuti giù e Mildred si sarebbe già occupata di sistemare la casa. Sua sorella Sibyle e suo marito Charles avrebbero attraversato in auto le montagne dal centro del Tennessee, portando la figlia, Elizabeth Ann, e James sarebbe rientrato a casa dall'università. Si domandava che cosa stesse facendo Nancy in questa vigilia di Natale: probabilmente avrebbe fatto un salto per un saluto, scambiare qualche regalino e qualche notizia su di lui. Pensò, e non era la prima volta quel giorno, che da due anni non era a casa per Natale e le vecchie, familiari canzoni, anche quelle allegre e festose, lo lasciarono meditando e silenzioso. Rientrò nella baracca prima di quanto avesse pianificato.

Il mattino di Natale uno spesso strato di brina copriva le baracche, gli alberi, le siepi, i cavi e ogni cosa e il sole si levò su un orizzonte senza nubi. «Ehi, ragazzi, guardate qua», gridò Al dalla soglia, «Abbiamo un bianco Natale.» Avevano dormito fino a tardi, sepolti sotto le coperte e riemerseero dalle brande per dare un'occhiata. Il vento mordeva gelato e, come scrisse Bob più tardi, «la brina... è così spessa da sembrare neve». Si vestirono lentamente, ricoprendosi contro il vento gelido, in quello che sarebbe stato il più freddo Natale inglese in cento anni.

¹⁴ Noto personaggio dello spettacolo americano.

«Ehi», chiese Jack mettendosi il giubbotto, «dov'è Deal? È già a mensa?» Si guardò intorno: c'erano diverse brande vuote.

«Dove sono tutti?» chiese Jack.

«Non li hai sentiti stanotte?» rispose Jerry. «È venuto il piantone verso l'una e li ha cacciati fuori: l'equipaggio Moore è in volo oggi, a fare da capoformazione con un altro group dello wing, mi sembra di aver capito.»

Jack scosse la testa con simpatia. «Quei poveri bastardi», sospirò, «dovevano avere appena toccato il letto.»

Howard annuì. Durante la notte aveva udito la porta della camerata aprirsi di scatto, aveva sentito il terriccio gelato sotto gli stivali dell'ordinanza strusciare sul pavimento di cemento e attraverso l'intontimento del dormiveglia aveva visto gli uomini infilarsi nei loro indumenti, rabbrivendo nell'aspra oscurità gelata, mentre il fascio della torcia dell'ordinanza spazzava il soffitto come un faro da ricerca. «Ma noi non siamo d'allarme», borbottò uno di loro. «Non è previsto che voliamo oggi», brontolò nuovamente la voce. «Ci deve essere qualche errore.» All'esterno un camion teneva il motore al minimo. «Nessun errore, sergente, andiamo, dobbiamo sbrigarci.» Howard avvertì una folata di freddo quando la porta si aprì e gli uomini, figure indistinte che scivolavano via nell'oscurità, uscirono in fila. Lui ricadde nel sonno. Avrebbe potuto essere un sogno.

«Cinque merdosi gradi sotto zero», lamentò un cuoco alla mensa quando Howard e l'equipaggio entrarono incespicando. La grande baracca Nissen era piena e festosa. Quel giorno mangiarono abbondantemente: uova fritte, pancetta, pane, burro, gelatine di frutta e succo d'arancia e un pranzo speciale, servito dalle 02.00 alle 04.30, consistente in tacchino, patate, mais, asparagi, succo di pomodoro, torte di mela e di zucca, formaggio, mele e caramelle. Una vera festa. Qualcuno disse addirittura che ai primi erano stati passati anche dei limoni, ma nessuno poté confermare la notizia.

Nel frattempo si erano fermati all'Aero Club ad ascoltare qualche disco e le notizie dell'AFN. C'era una trasmissione speciale per il Natale, un programma con Bob Hope e la

sua compagnia fissa – Frances Langford, Jerry Colonna e Joe E. Brown – che facevano i pagliacci e cantavano da qualche posto nel Pacifico meridionale. L'orchestra di Guy Lombardo suonava da una sala da ballo di New York e, sopra il crepitio della radio, Bing cantava *I'll Be Home for Christmas*. Le notizie sulla guerra restavano negative: l'offensiva tedesca si era spinta almeno 80 chilometri all'interno del Belgio e la 1^a armata americana stava prendendo una batosta. Ma almeno l'8^a Air Force era tornata a volare e gli equipaggi del reparto di ritorno dall'incursione di quel giorno riferirono che la missione era andata bene. Il poderoso sistema d'alta pressione – un'alta russa, la definivano i ragazzi del servizio meteo – teneva su tutto il Nord Europa e prometteva per l'indomani tempo buono per il volo.

Era sera quando l'equipaggio rientrò al sito WAAF. Uno stop all'ufficio operazioni dello squadrone aveva confermato che non erano allertati per la missione del giorno dopo e tutti si sentivano allegri. Era stata una buona giornata. Saltarono giù dal fondo del camion gelido e spalancarono la porta della baracca.

«Ehi, papà, pensi di poter tenere da parte un po' di quell'uvetta che stai tesaurizzando?» Jack stuzzicò Bob mentre scostavano il telone da oscuramento e battevano i piedi per togliere la brina dagli stivali. Il giorno prima dai genitori di Bob nell'Illinois era arrivato un pacco con noci, uvetta, gomme e dolci assortiti. La maggior parte dei ragazzi della camerata aveva ricevuto pacchi da casa e per giorni pezzi sbriciolati di torte stantie e biscotti fragili come dischi di fonografo erano passati di branda in branda.

«Jack, ma hai *sempre* fame?» chiese Jerry.

«Via, papà», replicò Jack, «Dov'è il vecchio spirito natalizio?»

«Buon Natale, ragazzino Jackie», augurò Bob, lanciando verso Jack una scatoletta rossa.

Jerry non cercò di afferrarla: gli rimbalzò sul petto, cadendo sul pavimento. Stava immobile accanto alla sua branda, con lo sguardo fisso.

«Che succede?» disse Howard accigliato, muovendo un passo attorno alla branda in direzione di Jack. Poi vide.

Cinque brande erano state disfatte, i «biscotti» accuratamente ripiegati sopra l'intelaiatura metallica. Gli scaffali dietro di esse erano stati ripuliti, gli indumenti impacchettati, le fotografie rimosse. Non restava nulla di Bill Deal, Harry Tootell, Arthur Parks, Mel Robinson e Jim Brenner. L'equipaggio Bob Moore era giunto al capolinea.

LA FORTUNA È UNA SIGNORA

La moneta, un consunto penny inglese, volteggiò nell'aria. Mentre roteava pigramente verso il soffitto, il rame levigato catturò un lampo della luce dal lume della scrivania e i tre uomini la osservarono mentre cadeva.

Farrington sapeva che c'era qualcosa nell'aria da quando il maggiore gli aveva chiesto di presentarsi al comando dello squadrone nel pomeriggio, dopo il rancio. Era un giorno molto freddo, come accadeva dall'inizio di dicembre. L'equipaggio aveva effettuato due missioni la settimana dopo Natale e altre due all'inizio del nuovo anno. Le azioni erano state programmate per appoggiare la controffensiva americana nelle Ardenne, che ora stava avendo esiti positivi. Avevano colpito scali ferroviari nella Germania sudoccidentale, cercando di tagliare rifornimenti e rinforzi alla Wehrmacht in Belgio, almeno questo era ciò che avevano detto al briefing. La resistenza nemica era stata scarsa, ma in ogni missione la temperatura in quota era scesa a 45 °C sotto zero e il vento sciabolava come un rasoio attraverso tutto il velivolo. Il 28, poco dopo il decollo, era arrivato via radio l'ordine di provare l'apertura dei portelloni del vano bombe per impedire che venissero bloccati dal gelo sulla Manica. Avevano volato con *Hard Luck* – l'aereo di Al, aveva commentato Barrett – e a 7.300 metri perline cristalline di ghiaccio si erano materializzate come vescichette sulle torrette in plexiglas. Il cielo in quelle missioni

era stato un tessuto di freddo cromo trasparente e candide nubi sfilacciate avevano attraversato il terreno tappezzato di neve lontano in basso.

Farrington aveva passato la mattinata al Link Trainer, esercitandosi nel volo strumentale nell'intenso freddo dell'hangar. Solo un paio di giorni prima erano caduti nell'East Anglia 20 centimetri di neve e sulla base aerea 120 centinaia di uomini erano stati spinti fuori dalle baracche per ripulire le piste. Pareva che ogni sera nevicasse, al mattino scendesse nevischio e poi disgelasse nel pomeriggio, trasformando il terreno in un vasto pantano di fango. Arrancando attraverso la poltiglia su per lo spoglio rialzo fino al comando del 787° Squadron, Farrington si ripeteva ciò che avrebbe detto: era convinto di conoscere l'argomento dell'incontro, e aveva le sue obiezioni.

Il comando dello squadron era affollato come al solito, ma un sottufficiale lo introdusse direttamente nell'ufficio del comandante. Il maggiore lo salutò calorosamente, facendolo accomodare su una sedia: seduto vicino alla scrivania c'era Earl Beitler, un altro pilota del reparto, un californiano tarchiato che ostentava un poderoso paio di baffi. I loro equipaggi erano arrivati al 466° Group nello stesso periodo, erano stati assegnati al 787° nel medesimo giorno e i loro ufficiali vivevano nella stessa baracca. Avevano effettuato lo stesso numero di missioni ed entrambi gli equipaggi si erano guadagnati una buona reputazione. Il maggiore non perse tempo per venire al punto. «Devo proporre il trasferimento di un equipaggio al 784° per farlo addestrare come capoformazione.» In luglio il 784° era stato trasformato nello squadron d'élite del group, composto esclusivamente da equipaggi capiformazione. I comandanti degli altri tre squadron facevano le segnalazioni, selezionando gli equipaggi più promettenti dopo che avevano completato circa dieci missioni. «Avete entrambi un curriculum eccellente», continuò il maggiore, «avete tutti e due equipaggi di prima scelta. Deve essere uno di voi.»

Beitler e Farrington si lanciarono un rapido sguardo. Era ciò che si aspettavano, ma posti di fronte alla situazio-

ne, nessuno dei due sapeva che cosa dire. Nessuno era ansioso di ottenere l'incarico: diventare un equipaggio capiformazione comportava prestigio e avanzamento di grado. Questo perché aveva dato buona prova di sé in combattimento, gli uomini, dal pilota al mitragliere di coda, avevano fatto bene il loro lavoro e formavano una squadra eccellente. Comportava altresì una pesante responsabilità: i piloti e i copiloti leader dovevano essere uomini di talento, imperturbabili, capaci non solo di portare il loro aeroplano, ma anche di manovrare un'intera formazione. Il navigatore e il bombardiere dovevano essere precisi e affidabili. Se il navigatore avesse mancato un punto di controllo o calcolato male la velocità o la deriva, tutta la formazione sarebbe andata fuori rotta. Il bombardiere doveva saper leggere il terreno, individuare l'obiettivo e mettere le sue bombe nel «barile di sottaceti». Tutti gli aerei della formazione avrebbero sganciato le loro bombe facendo affidamento su di lui e, se i suoi calcoli fossero stati sbagliati, l'intera missione sarebbe stata un fallimento.

Tutto ciò creava una pressione considerevole, e addestramento aggiuntivo. Gli equipaggi capiformazione avevano un uomo in più, un operatore radar – lo chiamavano il mickey man¹ – e un secondo navigatore come aiuto nel volo a vista. Il coordinamento tra pilota, navigatore, mickey man e bombardiere era imperativo in posizione di leader e l'equipaggio avrebbe dovuto dedicare ore a esercitarsi in aria e a terra per sviluppare l'indispensabile capacità di lavorare in gruppo. In più quegli equipaggi non operavano con la stessa regolarità o con la stessa frequenza degli altri. Dati la responsabilità e il rischio – sarebbero stati i primi ad arrivare sull'obiettivo e un bersaglio pregiato sia per la contraerea sia per i caccia della difesa –, avrebbero volato più o meno ogni sei missioni. Ciò poteva allungare il loro turno anche di un mese o due, tenuto conto delle condizioni meteo. Dopo il completamento del loro addestramento avrebbero dapprima partecipato a di-

¹ Mickey era il nomignolo dato all'apparato radar di navigazione: mickey man era quindi l'operatore.

verse missioni come leader dello squadron, poi avrebbero guidato il group, la division e forse perfino l'8^a Air Force. Era un incarico molto importante, e impegnativo.

Fuori il nevischio si era mutato in una leggera nevicata, sebbene il sole continuasse a cercare di fare capolino. Mentre sedevano davanti alla scrivania del maggiore, la stanza si illuminò, poi si oscurò e si illuminò di nuovo e dalla finestra Farrington poteva vedere le ombre veloci delle nubi che scivolavano sopra i cespugli contorti e la ghiaia gelata. Il maggiore schiacciò il mozzicone della sua sigaretta nel posacenere metallico davanti a sé e scrutò i due piloti, in attesa. Non aveva fretta. Nessuno dei due parlò.

«Bene», disse infine il maggiore, «che ne dite se lanciamo una monetina?» Poiché nessuno dei due rispose subito, il maggiore pescò il penny da una tasca. I tre si alzarono. «Testa, è lei, tenente», disse, accennando a Farrington, «croce, è lei, Beitler.»

La moneta volteggiò in alto, il maggiore la riprese con la destra e, senza guardarla, la schiacciò sul dorso della mano sinistra. Gli uomini si sporsero, fissando lo sguardo in basso verso il penny. «Testa», annunciò il maggiore, rivolgendosi ai due piloti di fronte a lui. «Pare che sia lei, Dick.»

Farrington scosse la testa. «Sissignore.» Tirò un profondo respiro. «Mi piacerebbe parlarne con i ragazzi.»

«Mi sta bene», commentò il maggiore. «Torni da me domani prima dell'adunata.»

Farrington convocò l'equipaggio dopo la mensa. Howard radunò gli avieri e arrivarono tutti alla biblioteca degli equipaggi combattenti in bicicletta e con il camion. Nessuno era in ritardo. Farrington presentò loro la situazione, i pro e i contro, senza reticenze. Sia lui sia il resto dell'equipaggio avevano previsto l'arrivo di quel momento: erano giunti dalla fase addestrativa negli Stati Uniti con una qualifica elevata e missione dopo missione l'abilità di Farrington nella condotta del B-24 era diventata sempre più evidente all'equipaggio così come al comandante dello squadron. Lavoravano *davvero* bene insieme e, partito Harry, andavano proprio d'accordo: si fidavano l'uno dell'altro, erano uniti. Tuttavia era un passo importante, che

aveva per loro profonde implicazioni. Nessuno voleva una decisione immediata.

«Significherà un turno più lungo», disse Regan, con la sua voce calma, pacata. Pesò attentamente le parole, come faceva sempre, «ci vorrà anche molto di più ad accumulare le missioni, a volare da leader.»

«Sì, e però sono trenta missioni, invece di trentacinque», intervenne Manners.

«Prima avremmo parecchie missioni addestrative», ricordò loro Farrington. «Potremmo essere esclusi dai raid per quasi un mese.»

«Un mese!» esclamò Al. «La guerra potrebbe essere finita in un mese.»

«Non scommetterci, Brooklyn», osservò Farrington. «I tedeschi sono ancora in Belgio.»

Continuarono a parlarne, tornandoci sopra finché non si separarono per la notte. Howard, Jerry e gli altri avieri erano fiduciosi e pronti a fare ciò che Farrington riteneva meglio. Volare da capoformazione faceva ben poca differenza per i mitraglieri e il motorista: i loro compiti sarebbero rimasti per lo più immutati, ma nella torretta di coda Al avrebbe dovuto controllare la formazione, segnalando chi era in ritardo, chi era troppo alto, chi troppo basso e come marconista Howard avrebbe avuto molta più responsabilità: per tutta la missione avrebbe mantenuto il contatto con il comando, pronto ad ogni cambio di programma; avrebbe anche inviato messaggi in codice sul procedere della missione, riportando subito dopo la fase finale della rotta d'attacco i risultati dell'incursione. Prima che si separassero per la notte, uscendo nel freddo gelato, era chiaro che avrebbero seguito il loro comandante.

Gli ufficiali continuarono a discuterne, mentre tornavano alla loro baracca. Una nebbiolina spettrale si addensava rasente al terreno, vorticando attorno alle loro ginocchia e nascondendo il sentiero. Il film all'Opera House era appena finito e gli uomini sciamavano con riluttanza nell'umidità gelata, imprecaando, come sempre, contro il tempo. Farrington era perso nei suoi pensieri. Diversi membri di equipaggi leader vivevano con loro nella camerata – Dave

Bridgers, un pilota del Mississippi magro, dalla parlata lenta e il suo copilota, Henry Hiter, anche lui del Mississippi, dormivano proprio accanto a loro e c'erano pure operatori mickey di parecchi equipaggi capiformazione. Farrington li aveva osservati, Bridgers e gli altri, svegliati un'ora e mezzo prima degli equipaggi normali per le riunioni pre-briefing dei leader. Aveva visto la pressione e la tensione incise sui loro volti ai rapporti. Conosceva tutte le argomentazioni pro e contro il volo da capoformazione: erano rimbalzate in precedenza nella camerata fra altri uomini posti di fronte alla scelta. Aveva previsto questo momento da un po' di tempo e tuttavia non era più vicino a una decisione di quanto fosse in precedenza.

Un po' prima dell'alba, Farrington si alzò. Il piantone era entrato nella baracca silenziosamente circa un'ora prima e aveva svegliato gli equipaggi in programma di volo in quel tetto mattino. Accanto a lui anche Jack Regan era sveglio.

«Non ce la faremo», si disse ad alta voce Farrington seduto su un lato della branda.

«Che c'è?» chiese Henry Hiter, allungato sulla branda accanto. Pensava di aver capito male.

«Non mi piace», sospirò Farrington passandosi le mani sulla barba ispida del viso non rasato. «Ho brutte sensazioni su questa faccenda.»

Regan si girò sul fianco, fissando Farrington nella cruda mezza luce. La stufetta era a pochi piedi, fredda e dimenticata, e l'odore di carbone bruciato persisteva nell'aria umida. Come il suo pilota, aveva fiducia nell'equipaggio e in se stesso, ma a nessuno piaceva cambiare: erano stati fortunati fino a quel momento, undici missioni senza un grafio. Conoscevano i loro ruoli e li interpretavano bene. Erano in palla. E ora questo. «Non so», disse. «Non piace neanche a me.»

«E tu, Curly?»

Manners era emerso dalle coltri. Aveva dormito completamente vestito. Si infilò il giaccone mentre si sedeva ai piedi della branda di Farrington.

«Ce la possiamo fare, lo so, ma non mi fa impazzire.»

Rossman si unì a loro. Aveva una coperta drappeggiata

sulle spalle e indossava gli stivali imbottiti di pelo. «Davvero pensate che abbiamo possibilità di scelta?»

«Non so, Mel», disse Farrington, esalando uno sbuffo di vapore nella baracca, ma nell'istante in cui lo diceva, si rese conto che aveva deciso: non avrebbe accettato, avrebbe rifiutato. L'avrebbe detto al maggiore. I ragazzi avrebbero capito, l'avrebbero sostenuto.

Farrington si vestì rapidamente e si rase. Fuori dalla camerata si arrampicò su un camion che si inoltrava cautamente tra le baracche e le aviorimesse e che lo depositò davanti al comando del 787°. Aveva nevicato durante la notte e le strade erano infidi nastri di ghiaccio. Superato il vialetto in ghiaia, oltrepassò la bomba disinnescata installata accanto all'ingresso con la scritta «787° Squadron» e si trovò nella stanza del comandante. Soltanto una manciata di uomini sostava presso la stufa e un dattilografo solitario batteva qualche tasto. Il maggiore era alla sua scrivania: era stato sulla torre di controllo al decollo del group ed era appena ritornato. Una tazza di caffè ormai freddo se ne stava intatta sulla scrivania.

«Mi fa piacere vederla, tenente», disse, «non pensavo che sarebbe uscito con questo nevischio. Si prevede che si riapra per il rientro.»

Farrington si schiarì la voce, pronto a parlare, ma il maggiore continuò. «Sono lieto che sia venuto, Dick. Ieri pomeriggio abbiamo emanato l'ordine di trasferire Mel Rossman a un equipaggio capoformazione del 784° come navigatore. Avrò un uomo in gamba per rimpiazzarlo, uno dei migliori in assoluto: lo conosce – Jack Perella, il navigatore di Beitler; ha già volato diverse missioni come secondo in equipaggi leader. Sembra che tutti lo considerino il miglior navigatore che ci sia in giro.» Fece una pausa per accendere una Chesterfield. A Farrington girava la testa. «Dovrebbe ricevere il programma d'addestramento per equipaggio capoformazione domani mattina. Dal 18 gennaio lasciate il mio reparto e vi presenterete al 784° per l'addestramento.»

Farrington rimase senza parole, aveva la bocca secca e non riusciva a mettere a fuoco le immagini. «Si faccia dare

una tazza di caffè dal caporale Harris, Dick», osservò il maggiore sorridendo, «mi sembra che ne abbia bisogno.» Farrington fece un passo indietro e, pensieroso, salutò militarmente. «E, Dick», aggiunse il comandante restituendo il saluto, «congratulazioni.»

«Sapevo che eravamo un buon equipaggio e credo di avervelo detto l'ultima volta che sono stato a casa», scrisse Howard l'11 gennaio. «Per sottolinearlo l'abbiamo provato, diventando capiformazione. Un equipaggio leader non è una cosa che tutti quanti hanno l'opportunità di diventare: bisogna essere davvero bravi per farcela e noi ci siamo riusciti. Per me significa più lavoro e più responsabilità. Il lato negativo è che mi ci vorrà molto di più per finire le mie missioni... Ma d'altro canto, il lato buono è che abbiamo cinque missioni in meno da fare. In altre parole, faccio solo trenta missioni invece di trentacinque, così ora sono quasi a metà strada.»

Aveva ascoltato un mucchio di consigli sui pericoli del volo da leader da Bill Deal e dagli altri avieri dell'equipaggio Bob Moore, che erano miracolosamente ritornati dall'aldilà: Howard aveva passato il Capodanno a Norwich in permesso e quando era tornato alla base si meravigliò di trovare Bill Deal, Art Parks e gli altri che gironzolavano nella baracca. Erano stati inseriti nell'elenco ufficiale dei dispersi in azione, e probabilmente morti, da Natale, quando avevano volato in testa a uno squadrone del 467°. Quel giorno, al rapporto, gli altri equipaggi riferirono di aver visto il loro aereo precipitare dopo essere stato assalito da un nugolo di caccia FW 190. Alcuni avevano anche dichiarato di aver visto dei paracadute; ma come gli disse Deal, Moore riuscì a riprendere il controllo del velivolo, evitare i caccia e riportarlo giù su una striscia per atterraggi d'emergenza in Belgio. Il mitragliere di coda, Mel Robinson, era ferito gravemente, ma si sarebbe ripreso. L'aereo era in condizioni così cattive, bucherellato da colpi da 20 millimetri e dalla Flak, che furono bloccati in Belgio per parecchi giorni ed erano tornati alla base aerea 120 l'ultimo dell'anno per scoprire che i loro avieri erano stati messi in una scatola e che erano considera-

ti morti. «I fantasmi del Natale passato»,² scherzò Barrett, ma tutti erano felici di vederli.

All'equipaggio spiacque perdere Mel Rossman: era stato con loro fin dall'inizio, sin dall'addestramento a Westover e avevano fiducia nel suo giudizio e nella sua abilità. Ma Farrington e gli altri ufficiali conoscevano Jack Perella, il nuovo navigatore, lo conoscevano personalmente dalla camerata che condividevano e conoscevano la sua reputazione. Jack era un bel giovane di vent'anni e ne dimostrava di meno; come tanti ragazzi del reparto, era stato un atleta di buon livello e aveva giocato a football e a pallacanestro alla Joliet High School e al college durante l'anno da matricola. In tutto lo squadrone la sua fama di navigatore era superata solo da quella di uno che amava divertirsi, un casinista intemerato. In volo era un *factotum*, con una straordinaria attitudine matematica e un'abilità incredibile nella navigazione stimata. Era calmo e affidabile, conosceva il suo lavoro. A terra gli piaceva indossare la pistola attaccata al fianco come un cowboy e, con un'ombra di baffi che gli incorniciava baldanzosamente le labbra, era sempre pronto a spassarsela, senza badare a quando e dove.

«Devi tener d'occhio quel tipo», disse scherzando Neil Gobrecht a Farrington quando Perella fu trasferito. Gobrecht era il copilota di Perella nell'equipaggio Beitler e il suo migliore amico fin dal tempo dell'addestramento a Westover. «È un briccone matricolato.»

Perella sorrise maliziosamente, il braccio appoggiato alla spalla di Gobrecht.

«A terra o in volo?» chiese Farrington.

«Be', vi riporterà a casa da qualsiasi posto», precisò Gobrecht, «Il miglior navigatore che abbia mai visto. Vi può ricondurre alla base da Berlino o dai pub qui attorno nella notte più profonda.»

«Addestrato alla navigazione stellare», sorrise Perella.

«Ha fatto alcune delle sue missioni migliori in bicicletta», rise Gobrecht, «dopo che avevamo alzato un po' il gomito.»

² Riferimento a *Il canto di Natale*, di Charles Dickens.

«Navigazione stimata», intervenne Perella.

«Lo terremoto impegnato in entrambe», promise Farrington.

Perella era eccitato all'idea di essere un navigatore leader, ma gli dispiacque molto lasciare Gobrecht e il suo equipaggio. Insieme avevano superato mesi di addestramento negli Stati Uniti e completato dieci missioni nel teatro europeo. L'equipaggio Farrington gli piaceva, aveva conosciuto gli ufficiali nella baracca dove vivevano tutti, venticinque uomini in una camerata; li rispettava e sapeva che erano un buon gruppo; si sarebbe inserito agevolmente. Ma i cambi di equipaggio, la rottura di uno schema, di una routine lo mettevano a disagio. Non era il solo: nelle baracche e nelle camerate di ogni base aerea nell'East Anglia la superstizione stava appiccicata agli aviatori come l'onnipresente umidità; se le cose scorrevano senza intoppi, nessuno voleva cambiare: cambiare equipaggio, cambiare le calze, cambiare qualsiasi cosa. Quasi tutti indossavano cappelli fortunati, scarpe fortunate, mutande fortunate. Portavano insieme alla piastrina medaglie di S. Cristoforo, sfregavano zampe di coniglio, conservavano negli indumenti di volo quadrifogli seccati. Seguivano rituali scaramantici, alzandosi dal lato sinistro della branda il mattino di una missione, sedendo al briefing sulla stessa sedia, dando tre buffetti al muso del velivolo prima di salire a bordo. La fortuna appariva fondamentale nelle loro vite e un cambiamento, qualsiasi cambiamento, era negativo.

I ragazzi incontrarono gli altri due nuovi assegnati quando si riunirono nella zona del 784° Squadron per l'orientamento iniziale. Nelle piazzole tutt'intorno a loro erano parcheggiati i B-24J con gli equipaggiamenti speciali che erano utilizzati dai velivoli capiformazione. Li avevano già visti a terra in base e in volo durante le missioni, con un grande T9 dipinto vicino alla coda, ma non si erano mai infilati in uno di essi. Dall'esterno gli aerei leader differivano poco, ma a uno sguardo da vicino si poteva vedere subito dietro il vano bombe una protuberanza biancastra, del colore di un pallino da biliardo, che sporgeva leggermente dal ventre del velivolo. «Come un uovo di formica», borbottò Manners: era, lo sapevano tutti, il radar. Alla fine del 1944 tutti gli aerei

leader dell'8^a Air Force erano equipaggiati con strumenti di navigazione molto precisi, apparati radar per identificare le caratteristiche del terreno attraverso le nuvole. Durante i primi due anni di operazioni in Europa, il tempo, soprattutto l'onnipresente copertura nuvolosa, aveva spesso frustrato la strategia americana del bombardamento diurno di precisione. La risposta al problema fu una versione modificata del sistema radar usato dalla RAF per la navigazione e il bombardamento notturno. L'H2X – «mickey» come lo chiamavano gli americani – utilizzava un'antenna di scansione retrattile montata al posto della torretta ventrale per riflettere immagini delle caratteristiche del terreno e rilanciarle a un ricevitore in carlinga. Il mickey man e il suo apparato si trovavano proprio lì, separati dal pilota da una paratia. Seduto a un tavolino circondato da sofisticati apparati di navigazione, il mickey man per tutta la missione scrutava lo schermo illuminato: lavorava in stretto contatto con il navigatore e il bombardiere, fornendo punti radar sul terreno sottostante, coadiuvando nella navigazione e nell'identificazione dell'obiettivo.

L'uomo che avrebbe lavorato al radar era uno smilzo di vent'anni, scuro di capelli, di West Chester, Pennsylvania. Farrington e tutti gli ufficiali lo conoscevano. Viveva nella loro camerata. Era tranquillo e piacevole, un ragazzo modesto con le tracce di una recente acne ancora evidenti sul volto pallido. A volte, mentre sedeva davanti alla stufa nella baracca, parlando con il suo lento accento della Pennsylvania sudorientale, i suoi modi erano più quelli di uno studente precoce, di un membro del club studentesco 4-H³ o di quello elettronico, piuttosto che di un operatore radar su un quadrimotore da bombardamento in missione di guerra.

Murphy aveva volato con diversi equipaggi leader, come spesso capitava agli operatori mickey, ed era uno che ci sapeva fare con il suo visore. In dicembre e gennaio aveva volato con l'equipaggio Harken, che aveva completato il suo turno il 28 gennaio, con una difficile incursione su Dort-

³ Programma giovanile del governo americano teso a migliorare le «4 H» (head, heart, hands, health, cioè testa, cuore, mani e salute).

mund. Aveva posato con loro accanto all'aereo per la foto dell'equipaggio: erano tutti sorridenti, felici, con il sollievo che traspariva dai loro volti. Ma lui non aveva finito e, quando l'equipaggio Harken aveva terminato il turno, Murphy era stato assegnato a Farrington. Era una buona cosa avere un mickey man esperto, qualcuno della stessa camerata, qualcuno che tutti loro conoscevano, pensava Farrington. Durante il mese successivo di missioni di volo addestrative, giunsero ad avere un'enorme fiducia nella sua abilità di leggere le immagini nebulose che li avrebbero indirizzati sul loro obiettivo.

Con i suoi ventiquattro anni, George Noe era di quasi tre anni più vecchio di Farrington e Regan. L'avevano visto in giro per la base, al circolo ufficiali e Manners riconobbe l'uomo dalla rada capigliatura chiara che aveva visto ai briefing dei bombardieri. Si era arruolato nella Guardia Nazionale del Michigan nel 1941 e aveva ricevuto la nomina nell'Army Air Corps nel febbraio del 1943. Addestrato come bombardiere, era arrivato in Inghilterra nel novembre del 1944 con l'equipaggio Gatlin ed aveva volato le sue missioni di combattimento nel 787°. In qualità di navigatore, Noe e non un mitragliere si sarebbe sistemato nella torretta prodiera e avrebbe assistito sia Manners sia Perella, fornendo controlli a vista del terreno sottostante: era essenzialmente un navigatore di riserva, un altro controllo su cui il navigatore leader poteva contare per guidare la formazione sull'obiettivo; come bombardiere si era addestrato a riconoscere le caratteristiche del terreno e a seguire a vista la rotta e già dalle prime esercitazioni fu chiaro che Noe era bravo nel suo lavoro. Era abbastanza a suo agio nell'angusta torretta di prua e lavorava bene con Manners e Perella. Come Peterson, scriveva lettere a casa a sua moglie e ai due bambini che lo aspettavano a Detroit.

Il resto del mese di gennaio e l'inizio di febbraio trascorsero in una girandola ghiacciata di lezioni a terra e missioni addestrative. Sebbene l'equipaggio fosse escluso dai raid, il loro programma era severo: si alzavano presto e andavano in linea di volo quasi ogni giorno, decollando per

l'addestramento dopo la partenza del reparto per l'incur­sione della giornata. Sotto la direzione dell'ufficiale alle operazioni del group passarono attraverso gli esercizi e i problemi elaborati per l'addestramento degli equipaggi capiformazione, lavorando in particolare per sviluppare l'indispensabile capacità di lavorare in squadra tra Farrington, Perella, Manners e Murphy.

Oltre alle solite esercitazioni al Link Trainer per il volo strumentale, Farrington e Regan effettuarono un lavoro molto più intenso con il pilota automatico, sia sul Link sia in volo, con il velivolo sotto controllo del bombardiere: durante la fase finale dell'attacco Manners avrebbe condotto l'aereo per allineare il bersaglio con il reticolo del mirino e il coordinamento e la fiducia tra lui e il pilota dovevano fi­lare lisci e senza incrinature. Anche Manners partecipava a un corso intensivo per bombardiere leader, studiando le più aggiornate informazioni operative sul congegno di pun­ramento Norden, l'autopilota C-1 e l'apparato H2X. Tra un volo addestrativo e l'altro aveva lezioni d'identificazione obiettivi, navigazione e tecniche di bombardamento me­diante l'H2X. Jack Perella veniva sottoposto a un ripasso ugualmente intensivo sulle tecniche di navigazione e sulla strumentazione, in particolare sull'uso dell'equipaggiamen­to mickey: doveva conoscerne il funzionamento e come po­teva essere utilizzato in associazione con le tecniche di na­vigazione e con gli strumenti che già gli erano familiari. Do­veva contare sul mickey man per avere i punti radar sul ter­reno sottostante, ma doveva anche capire come questi punti radar erano correlati ai suoi calcoli. Perciò studiava. La pressione su Perella sarebbe stata intensa: il pilota non na­vigava e neppure, in ultima analisi, il mickey man. Sarebbe stato suo il compito di centrare i punti di controllo al mo­mento giusto nel pericoloso e complicato processo del ri­congiungimento e di guidare la formazione, non importa quanto grande, sull'obiettivo, mantenerla in rotta ed evita­re quegli orribili cerchi rossi sulla mappa del briefing.

Tra una lezione e l'altra volavano: esercitazioni di navi­gazione locale, rotte d'attacco, con sganci su bersagli nel Mare del Nord, o sulle spoglie colline della Scozia setten-

trionale. Volavano con il buono e il cattivo tempo, in giornate limpide, quando le chiatte che costituivano l'obiettivo erano chiaramente visibili mentre beccheggiavano con i loro bianchi contrassegni, e in giorni in cui rotoli di nuvole si stendevano a strati sotto di loro, lasciando la terra con una copertura impenetrabile. Volavano di notte, cosa che non avevano fatto dai loro primi giorni alla base, salendo attraverso le nubi illuminate dalla luna in un cielo così nero, freddo e vuoto da sembrare che fosse scivolato oltre l'atmosfera per perdersi nello spazio senza limiti. Per la prima volta dall'addestramento per fasi negli Stati Uniti, Perella, scrutando attraverso la piccola cupola d'osservazione nel muso, si esercitò nella navigazione astronomica, tracciando la rotta mediante le immutabili stelle brillanti. In altri giorni, simulando attacchi a bassa quota su vari aeroporti, passavano rombando appena sopra la cima degli alberi, allarmando i contadini e terrorizzando le pecore. Sporgendosi dalle finestre aperte al centro del velivolo Jack e Bob salutavano a gesti donne in grembiule in piedi tra la biancheria stesa a sventolare e Al, seduto con le nocche bianche in coda, si ritraeva mentre gli alberi spogli e le alte siepi erano scosse con violenza dalla loro scia. «Maledizione», strillò Manners dal muso un pomeriggio mentre Farrington sfrecciava attraverso una valle nelle Highlands settentrionali, «ho un rametto di erica fra i denti», e di ritorno alla piazzola uno di quei giorni le estremità delle eliche erano effettivamente macchiate di verde.

Volarono con piloti controllori, esperti aviatori che verificavano ogni fase delle operazioni dell'equipaggio. Questi uomini avevano già completato un turno di servizio e volavano le missioni sugli aerei leader, solitamente seduti al posto del copilota; dopo ogni esercitazione formulavano le critiche alle prestazioni del team. Sottolineavano che nel volo da capoformazione non c'era spazio per l'errore: tutti i responsabili dei reparti vi stavano seguendo, ribadivano a Farrington e all'equipaggio; prendete una cantonata e la missione sarebbe fallita, prendete una cantonata e molti uomini sarebbero morti. La pressione, specialmente su Farrington, Regan, Manners, Murphy e Perella, era forte.

«Dopo essere stato qui, non ho rimpianti per non essere pilota o navigatore», scrisse Bob negli ultimi giorni di gennaio. Poiché gli aerei guida non avevano la torretta ventrale, lui ora volava al centro dell'aeroplano, schiena contro schiena con Brennan, ed era contento. «È molto più facile essere mitragliere centrale.»

Il programma era massacrante. «Un'altra sera», scrisse Bob alla fine di gennaio, «e di nuovo alla base. È come sc atterrassimo sempre in un altro aeroporto.» Vedevano molto della Gran Bretagna, ma solo da 6.500 metri. «Stiamo facendo un mucchio di missioni addestrative», spiegò il 21 gennaio. «Probabilmente non voleremo ancora in combattimento fino a dopo il mio compleanno.» Avrebbe compiuto ventinove anni il 12 febbraio e c'erano momenti, dopo una serata in paese con i ragazzi o dopo ore di ossigeno, in cui ci rifletteva. «Sto diventando vecchio», scriveva Bob, «e a volte comincio ad accorgermene. Ho parecchi capelli grigi. La maggior parte dei ragazzi qui mi dà da ventuno a ventiquattro anni, così probabilmente non ho l'aspetto o il comportamento della mia età. Forse è perché sto giocando un gioco da giovani: il volo.»

Ad aggiungere disagi c'era il tempo. Il freddo intenso che aveva accompagnato l'offensiva tedesca nelle Ardenne persistette a lungo nel nuovo anno e la pioggia implacabile dell'autunno aveva ceduto il posto a una stagione di neve e nevischio. «Ha nevicato la notte scorsa e per tutta la mattina», scrisse Bob con quello che diventò un ritornello fisso per tutte le brevi, cupe giornate di gennaio e febbraio. «Uno strato di diversi centimetri copre il terreno. Tutto quello che era verde fino a un paio di settimane fa si è gelato ed ora è marrone.» I brevi disgeli pomeridiani, quando un debole sole slavato faceva capolino da dietro le nuvole, non portavano sollievo. Le riserve di carbone in base scaraggiavano e non lo si trovava da nessuna parte. Avevano tutti freddo. «Siamo stati in volo oggi», scrisse Bob il 22 gennaio, «e c'erano 40 °C sotto zero lassù. Dopo una formazione fatta sul tardi, ecc., sono le 9 di sera e siamo tornati alla baracca... Abbiamo di rado un po' di calore nella baracca. È... sgradevole avere i brividi a terra e per aria!

L'unico momento in cui mi scaldo è quando sono in città alla Croce Rossa... Mi ci vorranno anni per scongelarmi dopo essere stato qui.»

Il 15 febbraio fu un giorno bellissimo, «il più bello che abbiamo avuto da quando sono arrivato in Inghilterra», scrisse Howard. «In effetti è spuntato il sole... e non c'era una nuvola nel cielo.» Seduto sulla sua branda verso le 19, Howard aveva appena saputo che l'equipaggio era allertato per la sua prima missione da leader. «La guerra è a un punto morto», meditò, «ma spero che i russi ripartano. La guerra non finirà quando raggiungeranno Berlino, ma abbiamo tutti grandi speranze.» Abbassò lo sguardo sulla busta e sul foglio azzurri che usava sempre sua madre. Gli scriveva delle belle lettere, raccontando la loro vita a Knoxville, parlando del lavoro di papà ad Oak Ridge e della famiglia e degli amici a casa. La lettera di oggi riguardava un suo compagno di classe. Aveva suonato nella banda, cantato nel coro e recitato nella filodrammatica della scuola. Howard non l'aveva conosciuto molto bene, non erano stati amici stretti, ma erano stati arruolati lo stesso giorno di marzo di due anni prima e si erano presentati insieme a Fort Oglethorpe. Avevano affrontato insieme il loro primo istruttore, dormito insieme nella loro prima camerata dell'esercito ed erano passati insieme attraverso le prime prove attitudinali militari. Si persero di vista quando vennero trasferiti da un campo all'altro negli Stati Uniti. Ora era morto, ucciso in combattimento nelle Ardenne. «Mi dispiace sentire di Courville», scrisse Howard, «perché era un ragazzo molto a modo...» Alzò lo sguardo, tirando un profondo sospiro. Nella branda accanto Bob stava scrivendo una lettera e Jerry, girato su un fianco, sostenendo la testa con la mano, stava leggendo uno «Yank» vecchio di due settimane. Jack dormiva e Al giocava a carte in fondo alla camerata. Howard li guardò attentamente uno per uno. «Immagino che non possiamo tornare tutti», scrisse infine, «ma ti dico fin d'ora di tenere pronta la mia vecchia stanza perché io tornerò.»

Alle 03.45 il piantone entrò nelle camerate per avvertire gli equipaggi leader. La loro sveglia era un'ora buona prima

degli altri. Avrebbero mangiato insieme e poi avrebbero partecipato al briefing preliminare per i capiformazione alle 05.15 prima di essere presenti a quello completo, previsto un'ora più tardi. Quando i cinque equipaggi leader per la missione del giorno – uno per ogni squadrone e due riserve – si riunirono, Farrington scoprì che avrebbero condotto il terzo squadrone. Il responsabile del 784° sarebbe stato con loro come pilota in comando. Erano tutti eccitati. Non volavano in combattimento da mesi e ora sarebbero stati capiformazione. Non sarebbe stata una penetrazione profonda, 80 chilometri circa oltre la frontiera olandese, ma l'obiettivo, una piccola raffineria di benzina sintetica a Bottrop, si trovava al confine settentrionale della Ruhr. Mentre gli uomini si riunivano sulla piazzola di decentramento la tensione era alta.

Il tempo era terribile, freddo e nebbioso e le condizioni sul continente non erano migliori. I cieli cristallini del giorno prima erano svaniti come un miraggio e, mentre gli uomini erano impegnati nei loro rituali prevolo, una pioggia persistente sferzava l'aereo. Al pronosticò che non avrebbero volato. «Non c'è modo di alzarsi in questa brodaglia», dichiarò sicuro. Jack accettò la scommessa. Howard studiò i testi dei messaggi sul tavolo davanti a lui; ripassò gli appunti presi al briefing per la terza volta. Era come la prima missione. Controllò l'orologio: quindici minuti alla messa in moto. Il suo stomaco si contorse. All'improvviso avvertì un tocco sulla spalla: Barrett era accosciato accanto a lui e stava cercando di dirgli qualcosa circa la torretta quando Howard udì in cuffia il messaggio in codice dalla torre. Non voleva sentirlo, ma dopo un momento di pausa il messaggio fu ripetuto: «Missione ritardata. Restate accanto ai vostri aeroplani». Gemette, sperando di non farsi udire, ma il suo cuore ebbe un tuffo. Riferì il messaggio a Farrington; Jerry lo guardò, aggrottando le ciglia. «Al diavolo», esclamò il comandante quando lo sentì; poi informò sull'interfono l'equipaggio. Al centro anche Bob reagì. «Non un'altra volta», commentò Jack, dando una manata alla paratia.

All'inizio sperarono che fosse solo un ritardo momentaneo, ma mentre se ne stavano seduti, ascoltando il tambu-

reggiare della pioggia implacabile sul guscio d'alluminio del velivolo, si resero conto che erano all'inizio di una lunga attesa: forse l'intera missione sarebbe stata cancellata. Nessuno lo voleva: loro erano caricati, pronti a partire. L'ansia dell'allarme, la gelida tensione della fredda baracca scura, la quasi-nausea della colazione, lo stress nervoso del briefing erano stati inutili. No, volevano andare, farla finita. E così attesero, all'inizio dentro l'aereo e dopo, quando i minuti divennero ore, sulla piazzola, poi nella tenda degli specialisti, poi di nuovo sul velivolo. Si slacciarono le tute, cercarono di fare un sonnellino, tentarono di chiacchierare, di scherzare, ma erano tutti inquieti e con il lento trascorrere delle ore i nervi si logorarono, le chiacchiere morirono e l'energia nervosa che li aveva sostenuti per tutta l'oscurità della notte si prosciugò nella fioca luce dell'alba.

Il tempo non migliorava e tuttavia la missione non veniva cancellata. La densa nebbia e la pioggia intermittente che li avevano salutati alle 03.00 si attenuarono solo leggermente e una specie di timida luce comparve sulla base. Le condizioni di volo rimanevano pessime, un tempo «sia-dannato-sc-ci-capisco-qualcosa» lo definivano i piloti, e per quel giorno una missione sembrava una possibilità remota. Presto la parabola di un brillante razzo rosso avrebbe attraversato il campo annunciando che la missione era cancellata, poi sarebbero arrivati i camion per riportarli ai magazzini, avrebbero restituito il loro equipaggiamento, le loro carte. Per la prima volta quel giorno, Howard pensò alla baracca, alla sua branda; era esausto, un'ondata di stanchezza lo travolse e si assopì.

Non era sicuro se fosse stato lo scoppiettio dei camion a svegliarlo, oppure Jerry che gli tirava la manica. Era abbandonato sul suo tavolino, ma si svegliò di colpo.

«È meglio che ci dia un'occhiata», disse calmo Jerry. Stava in piedi sul ponte di pilotaggio, scrutando attraverso il parabrezza della cabina rigato dalla pioggia. Farrington e Regan erano via, probabilmente nella tenda o sdraiati nella zona posteriore del B-24. Howard si alzò e guardò attraverso il plexiglass: lungo la pista principale una teoria di automezzi – ambulanze, mezzi di recupero, camion antincen-

di, il veicolo radio e una jeep adattata a posto comando – andava in corteo attraverso la nebbia a banchi sparsi verso la testata più lontana. «Ecco la carovana dei becchini», commentò Jerry. «Pare che cominci la danza.» Attraverso il finestrino laterale del copilota Howard osservò una jeep che si fermò bruscamente alla piazzola. Sbucando dalla tenda, Farrington parlò con il guidatore. Manners e Perella stavano già risalendo sull'aereo. Howard non poteva sentirli, ma Jack Perella faceva il pagliaccio, sgomitando Manners alle costole mentre Curly si acquattava accanto al vano del carrello anteriore. Perella era irrefrenabile. Manners aveva preso a chiamarlo «Spaghetti» e il nomignolo gli restò appiccicato.

Farrington spuntò dal vano bombe. «Sembra che si cominci, Howard», disse frettolosamente mentre si infilava al suo posto. «Messa in moto fra quindici minuti.» In tutto il velivolo gli uomini si affrettavano verso le rispettive postazioni. Howard si girò sul suo sgabello. La posizione del mickey man era subito dietro la sua e osservò John Murphy che controllava metodicamente lo schermo radar. Il pilota in comando, un maggiore che avrebbe volato con loro, si accomodò sul sedile del copilota, mentre Regan si mise al posto del motorista, tra il maggiore e Farrington. La cabina sembrava affollata. Tra le sagome dei piloti, al di là del finestrino, Howard non riusciva a vedere altro che una coltre fluttuante di grigio. Sembrava impossibile decollare in quella situazione. Howard diede un ultimo sguardo in direzione della pista. Banchi di densa foschia continuavano a incomberare sul campo come garza sfilacciata, non poteva vedere la testata, non poteva neppure vedere il sinistro schieramento dei veicoli d'emergenza che, lo sapeva, avevano preso posizione lungo la pista, in attesa di un incidente.

Gli uomini sistemarono i loro indumenti di volo, provarono le tute elettroriscaldare ed effettuarono rapidamente i controlli prevolo. L'atmosfera era sovraccarica di eccitazione: l'aereo quasi sobbalzava per la tensione, tutti erano perfettamente svegli, in allerta. Avevano tutti paura: stavano per volare la loro prima missione da leader e Farrington avrebbe effettuato un decollo strumentale. Diciannove velivoli si sarebbero alzati alla cieca prima di loro e diciannove

dopo di loro: ci sarebbe stata molta folla. Howard scelse di non pensarci: abbassò lo sguardo sul suo tavolino radio, che cominciò a vibrare quando il primo motore e poi un altro e poi un altro e un altro ancora tossirono, le eliche fecero qualche giro faticoso e infine si avviarono con un rombo spaccatimpani. L'odore pesante di benzina avio e degli scarichi invase l'aereo. Chiuse gli occhi. Cercò di pregare, ma non riusciva a concentrarsi.

Da qualche parte davanti a loro la lunga fila di velivoli argentei avanzava lentamente verso la testata pista e, al di sopra dei loro propulsori al minimo, potevano sentire gli aerei che, uno alla volta, si lanciavano rombando nella brodaglia. Il ruggito poderoso di 160 motori al massimo, al minimo e di nuovo al massimo trasmetteva attraverso il terreno onde d'urto simili ai tremori in espansione di un terremoto. «Gesù», pensò Bob, «un decollo strumentale.» Chiuse gli occhi, sentendo il sudore che gli scorreva dal caschetto giù per la fronte. Stretto contro la paratia del vano bombe, le ginocchia tirate contro il petto, era seduto spalla a spalla con Brennan e Brooklyn. Jack si fece il segno della croce, come faceva sempre al decollo e Bob, respingendo un attacco di nausea, ne seguì l'esempio: le mani gli sembravano pesanti come piombo. Vacillando, l'aeroplano scivolò in avanti lungo la pista di rullaggio perimetrale, beccheggiando bruscamente quando Farrington frenava e poi mollava, frenava e mollava ancora, apparentemente per ore.

Scrutando attraverso i tergicristalli che sbattevano furiosamente lo schermo di densa foschia davanti a loro, Farrington poteva a malapena indovinare le indistinte forme grige che si sollevavano alla fine della pista. Osservò l'aereo davanti al loro girare sull'asfalto, quasi senza fermarsi mentre dava la massima potenza, e avventarsi lungo la pista. Sparì nelle nubi, con un debole riflesso di luci di posizione lampeggianti alle estremità delle ali. Farrington diede tutto gas ai motori finché il B-24 non vibrò in uno spasimo di potenza trattenuta; poi, con un movimento progressivo e dolce, rilasciò i freni e il velivolo alzò il muso, slanciandosi nel soffocante inviluppo grigio. Al suo tavolo Howard non poteva vedere nulla: un fosco velo informe si stendeva al di

là del suo finestrino e le punte gialle delle eliche inanellavano aloni di condensazione iridescenti, mentre l'aereo si alzava deciso. In pochi secondi furono inghiottiti da una montagna di nubi.

Farrington non riusciva a vedere al di là del muso del velivolo e osservava con attenzione gli strumenti, seguendo la rotta indicata al briefing, mentre la formazione cercava di ricongiungersi nella schiuma impenetrabile. Da qualche parte là fuori, lo sapevano tutti, al di là del rombo risonante dei loro motori, trentotto aerei, ciascuno completamente isolato nella densa nuvolaglia, stavano volando alla cieca mentre salivano e viravano, salivano e viravano per quella che sembrava un'eternità. Nonostante le molte volte in cui dovettero passare attraverso la pericolosa fase del ricongiungimento con cattivo tempo, non si abituarono mai e avvertirono sempre uno straordinario senso di stupore e di sollievo quando alla fine crompevano dalla spessa coltre di nubi nella sfolgorante luce solare del cielo terso.

Quel giorno la copertura sotto di loro non presentò spiragli, mentre la formazione si dirigeva ad est attraverso il Mare del Nord, unendosi agli altri group del 96° Combat Wing. Una coltre nuvolosa di 9/10 ricopriva il continente, stendendosi come un ampio mantello sbrindellato, dalla costa olandese alla Ruhr. Nell'interfono Howard poteva udire la voce calma di Jack Murphy, seduto alle sue spalle, che chiamava le coordinate e i punti radar per Perella che si trovava sotto di loro, nel muso. Perella se ne stava nell'angusto compartimento di prua, studiando le mappe sul suo tavolinetto da lavoro; era impossibile stare seduti sul minuscolo seggiolino pieghevole sulla sinistra, quindi lui lavorava perennemente accucciato, rivolto all'indietro; doveva stare attento a non mettere i piedi addosso a Curly: Mannors era allungato a scrutare attraverso il plexiglass la distesa di nubi sottostante. Appollaiato nella torretta di prua, Noe non riusciva a vedere nulla, solo pieghe increspate nell'ineguale strato di nuvole. Ma erano in rotta, assicurava Perella, sembrava fiducioso, non c'era niente di cui preoccuparsi.

Subito prima dell'IP, nelle cuffie di Howard gracchiò il segnale codificato di evitare il bersaglio primario e, subito

dopo la formazione iniziò una serie di virate che li avrebbe portati a nord della Ruhr, sul nodo ferroviario di Osnabrück. L'attacco al secondario comportava nuove prue, nuove coordinate dell'obiettivo, nuovi calcoli e Murphy e Perella lavorarono freneticamente.

Avrebbero fatto i loro conti da soli, senza affidarsi allo squadron che li precedeva. Farrington cominciò a virare: se lo faceva troppo velocemente, alcuni aerei all'interno della virata sarebbero stati costretti a ridurre i motori, rischiando uno stallò ad alta velocità, mentre quelli all'esterno avrebbero dovuto accelerare. Farrington condusse il grosso velivolo con abilità, effettuando le virate sull'IP e poi sul secondario così dolcemente che tutti gli aeroplani dello squadron poterono mantenere la posizione nella formazione senza difficoltà.

Infine i portelloni del vano bombe si aprirono e davanti a loro, sopra il biancore lanuginoso, comparve verso sinistra uno schema sparso di nuvolette scure: la Flak non era pesante – era quella che in seguito gli ufficiali che preparavano i rapporti avrebbero blandamente descritto come «moderata e prevalentemente imprecisa» – ma, dopo un mese che non appariva alla vista, il sordo suono soffocato trasmise un brivido per tutto l'aereo. La formazione si mise in posizione per la rotta d'attacco e al di sopra del rumore di fondo dell'interfono potevano sentire Manners e Murphy, con la voce stranamente calma e distaccata, che si allineavano sul bersaglio. Con l'autopilota collegato al sistema di puntamento, Manners stava guidando il velivolo.

Chino sul suo collimatore, sapeva che in tutto lo squadron i bombardieri avevano lo sguardo fisso su di lui, sforzandosi di vedere gli ordigni cadere dall'aereo di testa, prima di azionare i loro pulsanti di sgancio. Con l'occhio fisso nel mirino, riusciva a vedere sotto di sé soltanto un ineguale tappeto di bianco, ma i suoi strumenti gli dicevano che era sull'obiettivo e la voce di Murphy gli confermò che erano in rotta. «Via le bombe», sussurrò rauco Manners, il velivolo ebbe un brusco sobbalzo verso l'alto e iniziarono un'ampia virata.

Avevano sganciato le bombe attraverso le nubi, senza mai vedere realmente il bersaglio, e neppure il terreno. Ave-

vano volato per ore sopra uno spesso strato di nuvole, cogliendo solo fuggevole, indistinte tracce del paesaggio sottostante – non il Mare del Nord, non la costa olandese, non i binari di Osnabrück. Ma Manners e Murphy erano sicuri della posizione, sicuri che le bombe avessero centrato il bersaglio, sicuri di aver fatto bene il loro lavoro.

Lungo la rotta d'uscita uno squadrone di Mustang evolveva lontano su entrambi i lati della formazione, punti neri sul luminoso riflesso del plexiglass. Sul Mare del Nord scomparvero, diretti alle loro basi lungo la costa inglese. Era il tardo pomeriggio quando la formazione cominciò lentamente a scendere, scivolando attraverso la luce solare verso le dense nubi. Il tempo sull'Inghilterra era rimasto cattivo per tutto il giorno, con la nebbia e la pioggia che si erano trasformate prima in nevischio e poi in una leggera nevicata. Il campo era immerso nella nuvolaglia e durante la fase di avvicinamento la formazione si disperse nella densa foschia. La radio ronzava mentre i velivoli si staccavano dalla formazione e si dirigevano su altri campi con migliore visibilità, ma Farrington, volando strumentalmente, era deciso a riportare l'aereo ad Attlebridge.

Si tuffarono nelle nuvole. Sballottato dall'improvvisa turbolenza, l'aeroplano si scuoteva e beccheggiava mentre Farrington lo portava giù attraverso il vapore gelato; avevano perso i loro gregari: erano anche loro nello stesso banco di nubi, subito dietro o sopra di loro? Quanti aerei c'erano in questa brodaglia a cercare disperatamente la loro strada verso il campo? Erano in rotta? Perella e Murphy dicevano di sì, ma non riuscivano a vedere nulla. Regan osservava l'altimetro che scendeva progressivamente indicando la quota ad alta voce. Erano vicini al suolo e il velivolo era ancora avvolto in una bianca coltre senza confini. «150 metri», annunciò teso Regan: stavano ancora scendendo. «Gesù», sussurrò il maggiore. All'improvviso il bianco si attenuò, l'aria intorno a loro si fece scura e attraverso le ultime sfilacciate di nubi un boschetto e la forma indistinta di un villaggio si avventarono su di loro, così vicino che potevano quasi sporgersi e toccare le banderuole arrugginite dei tetti. La loro quota non superava i 100 metri, ma, al di

là del villaggio e della scacchiera dei campi scuriti dalla pioggia, le luci pista azzurre della base aerea 120 lampeggiavano attraverso l'oscurità a meno di 2 chilometri. Il carrello uscì con un cigolio e l'aereo si abbassò rapidamente: stavano arrivando troppo alti, troppo veloci, ma con quella nebbia non potevano rischiare un secondo tentativo.

Con i flap estesi e il vento che sibilava intorno a loro, superarono di slancio la soglia pista, scendendo velocemente. Le ruote sbatterono sull'asfalto con un orribile gemito rimbombante e rimbalzarono più volte. Scivolando sulla superficie liscia come un sasso che schizza su una pozza gelata, l'aereo sbandò incontrollato. Farrington pensò che non si sarebbero fermati in tempo. Avrebbero sbandato, scivolando fuori pista, sarebbero piombati in mezzo alle tende, ai ripari e ai campi semigelati più oltre. La benzina si sarebbe incendiata. Erano finiti. I freni fischiarono, l'ala sinistra si abbassò e per un secondo il velivolo sembrò sul punto di rovesciarsi in un mortale testa-coda. Barcollando come un ubriaco verso uno dei bordi pista, l'aeroplano rallentò, si raddrizzò incerto e deviò verso il bordo opposto. Rallentando progressivamente scivolò fino a fermarsi proprio a fondo pista, e lasciando lunghe tracce nere di gomma sull'asfalto.

Alla piazzola gli aviatori scesero scossi, ignorando le grida di congratulazioni degli specialisti che si raccolsero intorno al B-24. Mentre se ne stavano in piedi irrigiditi sotto l'ala dell'aereo, con l'equipaggiamento ammucciato intorno alle caviglie, in attesa del camion che li avrebbe portati al rapporto, il maggiore batté la mano sulla spalla di Farrington: era stato un inizio davvero notevole per un equipaggio capoformazione, disse, accennando a Perella e Manners. Era stato un buon atterraggio in condizioni orribili, un episodio di volo tosto, un bel lavoro sotto ogni aspetto. Infatti tutta la missione fu un successo. Avevano operato con freddezza in circostanze molto difficili: erano decollati con scarsa visibilità, avevano bombardato l'obiettivo usando il radar ed erano atterrati nella nebbia con gli strumenti. Il maggiore era impressionato. Ottimo lavoro, disse, sorridendo a denti stretti a tutti. Gli restituirono lo

sguardo in silenzio. Dietro la coda, all'estremità del terra-pieno, Bob vomitò in un cumulo di neve chiazzato di fango.

«Ho qualche minuto, così ho pensato di farvi sapere che sono ancora in buona forma», scrisse Howard quella sera in camerata. «Sto bene e credo di far bene.» Era esausto. Dopo il rapporto e il rancio, l'equipaggio aveva ricevuto la coroncina di foglie di quercia, «un distintivo dorato indicante che abbiamo ottenuto la seconda medaglia», spiegò. Non fece menzione degli eventi del giorno: non parlava mai del volo, delle missioni, quando scriveva a casa, ma ciò che aveva visto quel giorno era ben presente alla sua mente. «Papà, voglio dire a te e a mamma, a tutti e due, che ho sempre voluto che voi foste fieri di me e voglio dirvi che non c'è mai stato uno che abbia attraversato l'oceano e abbia provato più duramente di me a tornare sano e salvo. Quindi non preoccupatevi mai per me, perché starò bene e uno di questi giorni suonerò il campanello di casa e questo è ciò che voglio.»

La settimana successiva l'equipaggio fu allertato due volte, ma non effettuò missioni operative fino al 21, un'incursione su Norimberga. L'intera 8ª Air Force – più di 1.000 bombardieri pesanti – si avventò sulla città, martellando il centro di smistamento ferroviario. L'equipaggio volò in testa al secondo squadrone del 466º. Non avevano mai visto tanti aerei: il cielo era pieno di velivoli – B-17 e B-24, Mustang, Lightning e Thunderbolt riempivano l'aria – e il fumo che veniva dalla città in fiamme si alzò attraverso la coltre di dense nubi che si stendeva sull'area. Proprio sull'obiettivo, mentre sobbalzavano attraverso una muraglia di Flak, osservarono un Liberator colpito in pieno al motore numero tre: videro la lunga rastremata ala Davis ripiegarsi in un istante e l'aereo incendiato che rotolava in una ripida terrificante vite; non ci furono paracadute. Una settimana più tardi, il 1º marzo, fecero un'altra lunga missione su Ingolstadt, nella Germania sudorientale, la penetrazione più profonda fino a quel momento: la rotta li portò a sud di Monaco, lungo la linea delle Alpi Bavaresi. Miracolosamente non videro contraerea sull'obiettivo e nessun aereo nemico decollò per contrastarli. Fu una mis-

sione liscia come l'olio, ma restarono in aria per nove ore, sette sotto ossigeno.

All'inizio di marzo l'equipaggio effettuò altre due missioni, una il giorno 7 a Soest, a est della Ruhr, e quattro giorni più tardi un lungo volo per bombardare la base sommersibile a Kiel, una missione di sette ore che li portò dentro la Danimarca. Fra le incursioni, ricevevano briefing per equipaggi capiformazione ed effettuavano missioni addestrative quasi ogni giorno, incrementando le loro capacità. Era un programma rigoroso, ma almeno la vita a terra era migliorata: gli ufficiali erano stati promossi ed ora erano «primi tenenti» e anche gli avieri specialisti graduati, come Howard e Jerry, erano diventati sergenti.

Anche i permessiungevano regolarmente, almeno sei giorni al mese: pregustavano il tempo da passare lontano dalla base. L'equipaggio era ancora unito, ma col passar del tempo gli uomini, quando uscivano, tendevano ad andare a coppie o da soli. Al e Jack si erano affezionati a Londra e, sebbene qualche volta prendessero il treno per il molo di Great Yarmouth, per un centro di divertimenti dove giocavano alle slot-machine, contemplavano il mare tempestoso e bevevano al pub accanto, di solito trascorrevano le ore di permesso nella capitale. Anche Howard e Jerry andavano a Londra, ma in febbraio e in marzo Howard passò due libere uscite con il cognato Tom e da gennaio era nella squadra di pallacanestro del 466° che girava per l'East Anglia per incontrare quelle di altre basi, quindi Jerry si trovò spesso solo a Londra. Bob rimaneva con il resto della banda, andando con loro al cinema, ai balli dell'Aero Club e talvolta in paese, ma preferiva passare i suoi permessi da solo a Norwich. Era un uomo sposato con due bambini e occupava un diverso universo privato. «Brennan è più o meno fidanzato lì a casa», scrisse a Marie. «La sua ragazza ha appena diciassette anni e lui solo diciannove. Sono ancora bambini... Qualche volta andiamo in città insieme, ma quando esce con qualche ragazza io vado alla Croce Rossa o a vedere un film.»

C'erano anche feste e balli in base. Due volte al mese, da Norwich e dai villaggi circostanti arrivavano le ragazze con

i camion della Corsa della Libertà, ragazze del Land Army, del sito WAAF e del luogo. «Il party dello squadron, il 3 marzo, è stato un bel successo», riferì Bob. «C'erano qui un'orchestra e un gruppo di WAAF, le ragazze della Royal Air Force. Parecchie ballavano bene, ma il loro aspetto?!?! Non ce n'era una carina. Ho fatto diversi balli. C'era un barilotto di birra per tutti, gelato per le ragazze. Non ho bevuto molto, così ho passato piacevolmente il tempo ascoltando la musica e ballando. In ogni caso, stamattina avevo un po' di mal di testa.»

Nessun mal di testa per Howard: era impegnato a giocare a basket. In dicembre il bollettino della base aveva annunciato le selezioni per la squadra di pallacanestro del reparto e circa quaranta speranzosi si erano presentati al Blackfriars' Hall a Norwich per il primo allenamento. Non si poteva dire che la palestra fosse riscaldata e, tra gli echi dei rimbalzi della palla e l'acuto stridio delle scarpe da tennis nere sul pavimento di legno massiccio, il nevischio sferzava i finestrini scuri. C'era il solito assortimento di aspiranti – i campioncini delle high-school, i sedicenti atleti e una manciata con qualche esperienza di college. In gennaio il gruppo venne ridotto a una squadra di dieci e cominciò la sua stagione. La base non aveva un campo coperto, quindi la squadra giocava le partite interne in città, al Blackfriars', sulla collina poco più in alto del Palazzo Vescovile. Gli incontri casalinghi non attiravano molto pubblico, ma per quelli esterni, effettuati nelle installazioni delle basi, giocarono in strutture affollate, qualche volta con un pubblico di un migliaio di chiassosi GI che gridavano e incitavano.

Si allenavano quando potevano, tra le missioni e le esercitazioni a terra e, pensava Howard, non erano poi tanto male. Nonostante la persistente fatica e la tensione del volo operativo, l'esercizio fisico era una distrazione benvenuta, una liberazione. Il tocco familiare della palla di cuoio, le accelerazioni «stop-and-start» su e giù per il lucido parquet, il fruscio sibilante della retina erano sensazioni di un altro mondo più felice. Anche l'odore del sudore era diverso, dolce e rinvigorente, mentre lui correva e correva e correva: non era il sudore acido e appiccicoso che sembrava stil-

lare sin dalle viscere durante le missioni, che gocciolava per ore dalla sua maschera ad ossigeno, ma un sudore che nasceva dal puro esercizio fisico, un sudore privo di paure. «Sono appena tornato da una partita a pallacanestro e mi sono proprio divertito», scrisse Howard il 12 febbraio. «Abbiamo vinto con il punteggio di 66 a 58 e ieri sera... con il punteggio di 59 a 39. Ho fatto 15 punti stasera e 21 ieri. Avrei dato qualsiasi cosa perché mi vedessi giocare, James, perché non ti saresti accorto che ero tuo fratello. Sono migliorato notevolmente.»

Col progredire della stagione, Howard e il copilota dell'equipaggio, Jack Regan, emersero rapidamente come le stelle della squadra. Entrambi avevano giocato a pallacanestro al college, Howard al Western Kentucky e Regan alla NYU e si vedeva. «Ho accluso una foto della nostra squadra di basket», scrisse Howard il 10 marzo. Avevano appena vinto le finali di consolazione di un torneo a inviti dell'8^a Air Force e aspettavano con ansia un grande torneo della Croce Rossa. Nel corso delle selezioni, degli allenamenti e delle trasferte per le partite, Howard era riuscito a conoscere molto meglio il suo copilota; l'aveva già visto lanciare la palla da baseball in giro negli Stati Uniti e aveva giocato improvvisate partite di basket con lui nella palestra di Westover. A Howard piaceva guardarlo effettuare i suoi lunghi eleganti tiri in sospensione dalla sinistra, sempre molto precisi. Tra Howard, Regan e Dick Chapdelaine, un esuberante mitragliere di coda dell'equipaggio Westbrook, la squadra del 466° sembrava abbastanza buona. «È una bella manciata di ragazzi», scrisse Howard la sera prima della missione su Kiel. «Siamo nel torneo della Croce Rossa che comincia il 18», concluse, «quindi auguraci buona fortuna.»

Avrebbero avuto bisogno di tutta la fortuna possibile il 18 marzo. Al pre-briefing per gli equipaggi leader alle 03.00, sulla gigantesca mappa murale la striscia tagliava obliquamente l'Olanda a nord di Amsterdam, attraversava la Vestfalia meridionale e tagliava al centro del Brandeburgo, prima di tuffarsi nella più grande chiazza di rosso dell'intera carta geografica. Le riunioni preliminari per i quat-

tro o cinque equipaggi guida di solito non avevano l'atmosfera teatrale dei successivi briefing per tutto il gruppo, ma quella mattina, quando gli uomini videro la mappa, ci furono dei mormorii: stavano per andare a Berlino.

La grande B, la chiamavano. La città in sé era enorme, disse loro l'ufficiale alle operazioni del group, la terza più grande del mondo, e si stendeva sulla piatta pianura del Brandeburgo per circa 3.000 chilometri quadrati. Non era solo la capitale del Reich di Hitler, ma anche un centro industriale e di comunicazioni di prima grandezza. Era stata bombardata senza tregua durante l'anno passato, sebbene l'8^a per quasi due mesi non avesse lanciato un'incursione di rilievo contro la città. A dispetto della spaventosa punizione che aveva subito, restava l'obiettivo più fortemente difeso del continente. Come sottolineava l'ordine di servizio del 18 marzo, più di 1.000 cannoni erano concentrati attorno e dentro la capitale tedesca. La Flak nella zona dell'obiettivo sarebbe stata sia a puntamento radar sia del tipo a sbarramento: potevano aspettarsi che fosse intensa e precisa.

Gli uomini ascoltarono con un crescente senso di preoccupazione. Studiarono le cartine dell'obiettivo, le fotografie aeree, gli schemi della formazione, le rotte e i tempi; fecero domande. Non sarebbero stati soli nei cieli di Berlino quel mattino di marzo, spiegò loro l'ufficiale che li indottrinava: ogni group dell'8^a Air Force avrebbe inviato velivoli su bersagli a Berlino; con oltre 1.500 bombardieri pesanti e i loro caccia di scorta, la missione avrebbe costituito il massimo sforzo: sarebbe stata, disse, la più massiccia incursione diurna su Berlino di tutta la guerra. L'obiettivo del 466° era una fabbrica di carri armati a Tegel, una zona industriale nel settore nordoccidentale della città, e il gruppo avrebbe guidato l'intera 2^a Air Division, oltre 300 aerei. L'equipaggio Farrington era il capoformazione del secondo squadron.

Al fu il primo a raggiungere il velivolo. Era diventato capo armiere-mitragliere e, mentre gli altri ascoltavano il briefing principale, lui si recò direttamente alla piazzola. Prelevò le cassette con i nastri per le mitragliatrici dal deposito e le installò sull'aeroplano. Poi cercò nella zona dello

squadron gli aerei che non avrebbero volato, ci si infilò e prese le protezioni antifiak, le gettò sulla jeep, tornò di corsa al suo velivolo e pose attentamente nella zona centrale e in coda i pesanti grembiuli di piombo: aveva visto troppe volte le frastagliate ferite aperte provocate dalla Flak nel sottile rivestimento d'alluminio del B-24 per lasciare alcunché al caso. Certo, bisognava essere fortunati, ma erano una polizza d'assicurazione: aumentavano le probabilità di salvarsi. Lavorò rapidamente.

Quando arrivarono i camion e gli uomini saltarono giù sulla piazzola, una lama sottile di luce slavata già contornava le cime degli alberi lungo l'orizzonte indistinto e raggi di un pallido color ambra si affacciavano verso il cielo scuro sopra di loro. Nella rugiada dell'alba nascente, luccicanti giochi di luce scintillavano lungo la fusoliera, come fasce di lamé, interrotti verso il compartimento anteriore da una scura figura dipinta: una pantera si allungava dal vano bombe al finestrino del navigatore, balzando sopra una scritta orientaleggiante che proclamava il nome dell'aereo, il *Black Cat*.

Gli equipaggi erano in posizione alle 07.00 e un'ora dopo i velivoli, con il rombo acuto dei motori esterni, si avviarono lentamente sulla pista di rullaggio perimetrale diretti a quella principale. Il decollo e il ricongiungimento passarono lisci e il tempo diede loro una mano lungo tutta la rotta. Noe individuò i punti di controllo a vista a Zwolle in Olanda, a Celle, al Lago Dummer vicino ad Osnabrück e a Stendhal, a meno di 80 chilometri da Berlino. Mentre la poderosa formazione avanzava, le scie di condensazione, grandi nastri di bianco in espansione, si allungavano attraverso il cielo, come una freccia che puntasse verso Berlino. La scia delle eliche era la peggiore che Farrington avesse mai incontrato e l'aereo sobbalzò e si scosse nella turbolenza per ore: combattendo con i comandi di volo per tutto il percorso, Farrington era zuppo di sudore molto prima di iniziare l'avvicinamento all'IP.

Le cose cominciarono ad andare male quando si avvicinarono al punto di virata per l'obiettivo. Il sottile strato di nubi che si stendeva sotto di loro sulla Germania settentrionale cominciò ad ispessirsi e lontano, attraverso la co-

pertura che si addensava, poterono vedere aerei da caccia che si alzavano da terra. Il cielo intorno a loro era pieno di velivoli e dalle postazioni centrali Peterson e Brennan avvistarono banditi,⁴ molto fuori tiro, che accompagnavano la formazione lungo la rotta: Focke Wulf, Me 109 pensavano, ma non erano sicuri. Subito dopo l'IP la voce di Perella echeggiò nell'interfono: il capoformazione stava uscendo di rotta; diede le prue e Murphy confermò: l'avvicinamento era sbagliato, con questa prua, disse, non avrebbero potuto colpire né il bersaglio principale né il secondario. Dall'apparato radio gracchiarono delle voci, ma il Liberator di testa continuò senza correzioni e in pochi minuti la formazione fu inghiottita dal maelstrom.⁵

Tutt'intorno all'aereo eruppero esplosioni di Flak, come un mare di ombrelli neri che sbocciassero all'improvviso in una strada affollata di Londra. Sembrava impossibile non essere colpiti – come correre tra le gocce di pioggia, pensò Howard – ma il velivolo avanzava attraverso la contraerea così ravvicinata che poteva udire il suo sordo suono agghiacciante al di sopra del rombo dei motori. Sotto di loro, attraverso la nuvolaglia, dalla capitale della Germania si levò un inferno fiammeggiante: colonne di fumo nero si innalzarono a spirale dalla città grigio-bruna, interrotte da una successione di luminosi lampi rosso arancio, seguiti da nuvole di un grigio fluttuante, che si gonfiavano come funghi sul paesaggio urbano annientato, qualche chilometro sotto di loro.

«Un B-17 che va giù», risuonò nell'interfono la voce di Bob, «ore tre.»

«Lo vedo», rispose Regan, «due motori che fumano, il numero uno e... oh Dio!» Trattenendo il fiato, schiacciò il viso contro il finestrino e vide attraverso le esplosioni della contraerea una chiazza sfilacciata di fumo oleoso nel cielo dove solo un istante prima c'era una Fortezza. Piccoli frammenti, non più grandi di un pacchetto di sigarette, caddero a pioggia attraverso la formazione. Non videro paracadute.

⁴ In gergo aeronautico caccia nemici.

⁵ Violento gorgo oceanico che si forma a ovest della Norvegia: figuratamente un'area tempestosa.

I secondi si allungavano con una lentezza agonizzante in minuti e per quello che parve durare ore indicarono aerei in difficoltà, aerei che cadevano, contando i paracadute, mentre Murphy fissava disperatamente il suo schermo radar, cercando i laghi sul bordo occidentale di Berlino che li avrebbero orientati verso il bersaglio. Erano allineati su un canale o un fiume che scorreva a nord della capitale e Manners credette di vederlo attraverso il collimatore. Fra il fumo che si sviluppava e le nubi sparse, assomigliava all'obiettivo: Noe concordò e, con i colpi della Flak che continuavano ad esplodere intorno a loro, sganciarono.

Il rapporto alla base 120 e le fotografie aeree che seguirono rivelarono che la missione era stata un disastro. Il primo squadrone era andato fuori rotta e aveva bombardato Ulze, un obiettivo di opportunità tra Lubeca e Brunswick, e il capoformazione del terzo squadrone si era tenuto le bombe attraversando tutta l'area di Berlino, sganciandole poi sullo scalo ferroviario di Wittstock, circa 80 chilometri a nord del bersaglio; il resto del terzo squadrone aveva lanciato le sue bombe in vari punti della rotta verso casa. Solo il secondo squadrone, guidato dall'equipaggio Farrington, aveva sganciato il suo carico nell'area di Berlino, sull'obiettivo, loro credevano. Le foto dell'incursione sviluppate quella sera raccontarono una storia diversa: rivelarono che il secondo squadrone non aveva colpito Tegel, bensì Oranienburg, circa 15 chilometri a nord del primario. Ventuno dei ventisette velivoli del reparto avevano subito danni classificati gravi, ma – e questo fu l'unico aspetto positivo della missione – non si erano verificate perdite. Per Farrington, Murphy, Perella e Noe fu una severa lezione.

Al era seduto sullo sgabello, ridacchiando con lo sguardo rivolto verso di loro. La sua giacca era appoggiata su una sedia dallo schienale dritto subito accanto a lui e aveva la manica arrotolata al di sopra del gomito; aveva il colletto aperto e la cravatta allentata di sghimbescio, e chiazze scure di sudore si stendevano sotto le ascelle. L'aria nella piccola bottega era piena di fumo delle sigarette e umida come una serra. «Jeez», fece Al con una smorfia, muovendosi sulla

sedia. «Sta' fermo, ragazzo», disse stizzito l'uomo. Howard e Jerry, il volto madido di sudore, guardavano affascinati. «Fatti un sorso», rispose Al conciliante all'uomo, offrendogli una bottiglia mezzo vuota. «Quando abbiamo finito qui», aggiunse, facendo una pausa solo per tirare una boccata da una sigaretta maleodorante. Era in piedi di fronte ad Al, chino sul suo fianco sinistro, come un dentista. L'ago si mosse attraverso la folta peluria scura del suo avambraccio con un ronzio elettrico, emanando un tenue odore di cotone bruciato.

«Ho quasi finito, Yankee», disse rauco l'uomo, interrompendo per sputare un grumo di catarro nel fazzoletto.

«Tu sei il prossimo, Jerry», annunciò Al.

«Ci puoi scommettere, Brooklyn», replicò Barrett, «i tre moschettieri.»

«Tutti per uno e uno per tutti», rispose Al. La sua voce suonava un po' velata.

Erano stati al Bull and Terrier per tutta la sera: era il pub di Al, il posto dove andava a Londra in permesso. C'era andato con suo fratello in novembre e da Natale era diventato un habitué, capitando nel piccolo pub di Soho ogni volta che ne aveva la possibilità. Se ne stava sempre allo stesso punto del bancone del bar, a chiacchierare con la barista. Perdeva qualche soldo giocando a freccette, ma non gli importava molto. Di solito Brennan era con lui. Al concluse un accordo con la barista: le pagò qualcosa e lei accettò di tenere una bottiglia con il suo nome; versava i fondi di scotch, di cognac, di whiskey irlandese, qualsiasi cosa avanzasse da bevande e da bottiglie terminate: Al ammetteva che il gusto era un po' imprevedibile, ma con il razionamento del tempo di guerra non si poteva fare troppo gli schizzinosi. In questo modo, a prescindere dall'esaurimento delle scorte, c'era sempre qualcosa che lo attendeva quando capitava in città. Jack pensava che fosse un'idea grandiosa.

Avevano voglia di far festa quella sera. Poco prima, mentre passeggiavano per Piccadilly Circus, Jerry si era lasciato scappare che era fidanzato: lo disse di sfuggita, come per caso. Era inglese, un'attrice, e lui l'aveva conosciuta a Londra durante un permesso poco più di un mese prima. Jerry

aveva detto ad Howard tutto di lei, gli aveva mostrato una fotografia. Howard sapeva che Jerry passava i suoi permessi nel suo piccolo appartamento tutte le volte che poteva, ma ciononostante era sorpreso. I ragazzi lo facevano, lo sapeva. L'esercito aggrottava le ciglia, ma più di 40.000 GI avevano sposato ragazze inglesi, osservò Jerry. L'avrebbero reso pubblico quando Jerry avesse finito le missioni: sembrava che sarebbe stato in maggio o giugno.

Il locale chiudevava alle 10 di sera e si stavano dirigendo attraverso le strade affollate a un club privato noto a Jerry, quando passarono davanti alla piccola bottega per tatuaggi e in un momento di ispirazione Jerry insistette perché entrassero. Si sarebbero fatti tatuare insieme, suggerì, loro tre. Avevano perso Jack da qualche parte lungo la strada. Si era incapricciato di una WAAF poco prima al pub ed era scomparso, dicendo qualcosa circa un ballo. Così eccoli là, i tre moschettieri, fratelli di sangue per sempre proclamò Jerry. Tatuaggi che si combinassero, concordò Howard.

«Vai tu per primo, Brooklyn», suggerì Jerry e Al fu subito d'accordo, lasciandosi cadere sulla sedia e arrotolandosi la manica. Non fu poi così brutto: pungeva un po', ma lo scotch aiutava. Prese un'altra sorsata dalla bottiglia.

«Yankee, con te ho finito.»

Al si rimise un po' incerto in piedi, leggermente alticcio. Abbassò lo sguardo sulla figura livida sul braccio sforzandosi di metterla a fuoco. Appena ci riuscì, la porta si spalancò e un soffio di aria fredda si insinuò nella bottega.

«Tu sei il prossimo, Jerry», disse, rialzando lo sguardo. Ma Jerry e Howard erano scomparsi. «Ehi», gridò Al scostando l'uomo e facendo un passo nella strada nera come la pece, «che succede?»

A qualche metro di distanza Howard e Jerry se ne stavano nell'oscurità, piegati in due dalle risate.

«È il tuo turno, Jerry», chiamò Al, con una sfumatura di sospetto che si insinuava nella voce. Né Jerry, né Howard si mossero.

«Tornate subito qui!» strillò Al.

«Forse la prossima volta», rispose Jerry. «Inoltre non sopporto la vista del sangue.»

Al li fissò incredulo. «Voi figli di puttana senza parola», gridò in piedi sul marciapiede gelato in maniche di camicia.

«Sii ragionevole, Al» lo blandì Jerry, «Che cosa penserebbe la mamma di Howard giù nel Tennessee se il suo bambino si facesse vedere con un tatuaggio? Dovremmo risponderne a lei.»

«Voi luridi sacchi di merda», urlò Al.

«Non volerò più con voi!»

«Su, Brooklyn», rise Howard, col viso pieno di giovanile malizia, «Ti offriamo da bere.»

«Culi rotti», grugnì Al. Fissò i suoi due compagni con la voce vomitante ingiurie. Pensavano che fosse un bello scherzo. «Oh, all'inferno», disse infine Al, spalancando la porta. «Ma la prossima volta», insistette, «la prossima volta che siamo a Londra, il prossimo permesso, dovete farlo anche voi.»

«Assolutamente», disse Jerry

«Sull'onore di scout», promise Howard.

Nella luce giallastra della bottega dei tatuaggi, guardarono attentamente l'avambraccio di Al: salendo dal polso fino al gomito una serie di linee rossastre del colore di una voglia correva a forma di ferro di cavallo sotto la fitta peluria scura; a cavalcioni del ferro di cavallo, con le lunghe gambe nude appoggiate alle sue curve, sedeva una donna formosa; il suo seno scoperto spuntava impertinente da un nastro a festone con la scritta «Buona Fortuna». Jerry non riuscì a trattenersi: scoppiò in una risata. «Bene, Brooklyn», disse dando pacche affettuose sulla spalla di Al. «Non posso pensare a nessuno che ne abbia più bisogno.»

Col passare del tempo e l'accumularsi delle missioni, la tensione, invece di attenuarsi, cresceva. Ognuno trovava un sistema per fronteggiarla: Al e Jack giocavano, bevevano e andavano a ragazze; Jerry era fidanzato e passava il suo tempo a Londra; Bob sognava. Viveva nei sogni, erano con lui ogni giorno; andava con la banda al cinema, faceva il pagliaccio nella baracca o a mensa, volava nella sua postazione centrale del B-24, ma quel mondo, aveva deciso, non era reale e lui lo attraversava come un sonnambulo. Si ritirava

sempre più in uno spazio interiore tranquillo e silenzioso, in un paesaggio di sogni: sogni della sua vita con la famiglia, della vita dopo la guerra, sogni per lui più reali dei punti sulla mappa al briefing o della Flak o dei venti ululanti a 6.500 metri.

«Sogno ogni genere di cose», scrisse poco dopo l'incurisione su Berlino, ma gradualmente i suoi sogni si erano concentrati su un luogo particolare, più lontano che poteva dal freddo, dalla tensione e dal pericolo che lo circondavano, un paesaggio immaginario che poteva dividere solo con Marie: avrebbe costruito una casa per loro due in montagna, nell'Arkansas, dove era stato una volta da ragazzo, o negli ampi spazi aperti del Texas, dove era stato addestrato. Sognava «un clima mite, cieli azzurri, stelle luminose, chiari di luna romantici e il profumo dei boschi di pini», e durante i permessi a Norwich, o seduto sulla branda nella baracca, disegnava piantine, schizzava progetti e riempiva dei suoi sogni le lettere per Marie.

Per Howard la pallacanestro gli permetteva di allentare la tensione, lo aiutava ad astrarsi dal mondo delle maschere ad ossigeno, dei giubbetti antiproiettile e del congelamento. Anche vedere il cognato lo aiutava. Nel tardo febbraio passò un fine settimana con Tom al 390° a Framlingham e poco dopo la missione di Berlino Tom fece di nuovo il tragitto fino a Attlebridge. «Tom è stato qui l'altroieri», scrisse Howard il 25 marzo, «e ci siamo davvero divertiti. Ha un ottimo aspetto, ma naturalmente ha nostalgia.» Passarono insieme un permesso di quarantotto ore, parlando di casa, di automobili, di cibo, del futuro. Scherzarono sull'idea di aprire un drugstore insieme a Chattanooga quando la guerra fosse finita, con Howard a fare il farmacista, Tom il manager e James, il giovane dottore, che avrebbe procurato la clientela. Presero il treno per trascorrere un giorno a Londra, fecero un po' di turismo e programmarono di tornarci ancora all'inizio di aprile.

Le lettere di Nancy arrivavano quotidianamente, con il familiare timbro della località di partenza, con le notizie sui loro amici e le famiglie e accenni alla loro vita insieme dopo la guerra. Lei gli inviò carta da lettere monogrammata per

il compleanno – il 2 marzo fece i ventuno – un servizio da barba, biscotti e dolci. Lei era il futuro. Ma anche Alice continuava a scrivere regolarmente, una fonte inesauribile di meraviglia e di confusione per Howard. «Ho avuto notizie di Alice oggi», scrisse al fratello il 28 marzo, «e certamente mi piacerebbe rivedere quella ragazza... Mi sta ancora appresso e se torno a casa e lei lo viene a sapere dice che viene a fare una passeggiata verso sud, ecc. È davvero una bella ragazza e... ti piacerebbe, James. A proposito, dovresti vedere sua sorella. Non è male neanche lei.»

Howard attendeva con particolare aspettativa le lettere di James e i suoi entusiastici racconti della vita al college. James scriveva regolarmente delle ragazze, degli sport, delle sue lezioni, della confraternita in cui sperava di entrare. Si trattava di notizie provenienti da un mondo che non poteva essere più lontano dalla base aerea 120 e Howard si beveva ogni dettaglio. «Sono contento di sapere che hai avuto qualche buon voto nei tuoi test», scrisse. «Mi rendo conto che gli studi sono pesanti, ma tieni duro e stacci dentro. Non puoi capire quanto sei fortunato a poter continuare gli studi: ci sono circa un milione di ragazzi che darebbero il braccio sinistro per fare cambio con te, quindi non arrenderti... James, non so che cosa fare dopo la guerra», ammise, «sono deciso a continuare la scuola, ma non so che cosa studiare.» Pensava al Georgia Tech o alla Penn State. Forse avrebbe potuto giocare a pallacanestro o a football. Pareva così remoto. «Non mi preoccupo perché ci vorrà ancora un bel po' di tempo... Sono contento che mi abbia mandato una foto della sede della confraternita. Vorrei essere lì a godermela con te.»

Scrivendo ai genitori li sollecitava a star dietro al «giovane dottore». «Credo di non essermene reso conto prima di entrare nell'esercito, ma ora darei qualsiasi cosa per essere a scuola di nuovo... Spero e prego che James non debba arruolarsi. All'inizio è divertente», aggiunse pensando ai giorni a Miami Beach, all'atmosfera da college a Scott, alla facile amicizia della scuola equipaggi, «ma il divertimento non dura... Ho già due capelli grigi.» Stava anche perdendo peso, il che non era sorprendente tenendo conto della ten-

sione. «Ho perso sette chili», scrisse a metà marzo, «e sto diventando magro come uno stecco.»

Avevano tutti un aspetto stanco e un po' tirato nella foto dell'equipaggio fatta su una piazzola del 784° dopo una normale missione addestrativa in uno degli ultimi giorni di marzo. Anche l'irrefrenabile Jack Perella appariva sorprendentemente serio, e il bastardino che viveva sotto la branda di Barrett – G-String Junior, l'aveva chiamato Howard – aveva un'espressione abbacchiata. «Non è venuta per niente bene», osservò Howard, «ma è il meglio che ci si possa aspettare in queste circostanze. Comunque», concluse, «questo è il migliore equipaggio d'Inghilterra e non sto scherzando. Questa vecchia guerra sembra vada bene e forse non sarà lunga.»

Ogni giorno che passava, la guerra in Europaolgeva inesorabile alla tormentata ma logica conclusione. I russi erano sull'Oder, a circa 80 chilometri da Berlino, e ad ovest le truppe americane e britanniche avevano attraversato il Reno. Era solo questione di tempo e l'equipaggio seguiva da vicino le notizie sulle operazioni: ascoltavano i bollettini ottimistici dell'AFN e controllavano i grafici dell'avanzata delle armate alleate su «Stars and Stripes». Ogni giorno poteva essere quello del grande sfondamento, ogni giorno poteva scoppiare una rivolta interna e condurre alla resa della Germania, ogni giorno poteva portare la fine della loro guerra. «James», scrisse Howard, «i russi sono solo a 75 chilometri dalla Grande B, come chiamiamo Berlino. Spero che mantengano il ritmo perché le cose sembra che stiano andando davvero bene. Forse potrò essere a casa prima, se solo i ragazzi insistono.»

Il 4 aprile, subito dopo l'alba, il 466° inviò 38 bombardieri ad attaccare una base di caccia a Perleberg, una cittadina della Germania settentrionale. Era la prima missione dell'equipaggio dopo l'incursione del 31 marzo su Brunswick e Farrington volava ancora in testa al secondo squadrone. L'obiettivo si trovava circa 160 chilometri a nord-ovest di Berlino e la 2ª Air Division non si aspettava una contraerea significativa sul bersaglio. Doveva essere un

attacco a vista, sottolineò l'ufficiale alle operazioni al briefing: non bisognava sganciare le bombe con il radar.

Quando gli uomini si radunarono sulla piazzola dopo il briefing, l'equipaggio apparve un po' modificato: Jack Regan si era slogato il ginocchio durante l'ultima partita di pallacanestro della squadra ed era costretto a terra, quindi Henry Hiter avrebbe volato come copilota. Hiter viveva nella stessa baracca di Farrington e degli altri ufficiali, che lo conoscevano bene. Era un ufficiale esperto che aveva saltato parecchie missioni per un timpano forato. Mentre stava recuperando, il suo equipaggio aveva finito il turno e lui ora tappava i buchi di diversi equipaggi. Era un uomo in gamba, ma era la prima missione che l'equipaggio avrebbe effettuato senza Jack Regan e, come ogni cambiamento alla routine, era motivo di disagio.

Il tempo era rimasto instabile per vari giorni e quella mattina non era diverso. Uno spesso strato di nubi ricopriva la superficie per tutta la strada dalla costa in poi e non si attenuò con l'avvicinarsi della formazione all'obiettivo. Non avevano visto contraerea, ma avevano osservato caccia nemici lungo tutta la rotta, più di una dozzina di FW 190 e i 262, tutti fuori portata, che si limitavano a seguire minacciosamente. Le nuvole non si alzarono mentre la formazione si apprestava alla corsa d'attacco e il pilota al comando del gruppo attese fino all'ultimo secondo possibile, con la speranza di un buco nella copertura, ma alla fine abbandonò la missione: senza conferma visiva non potevano sganciare; diede il segnale e il gruppo cominciò a virare per rientrare alla base. Fu allora che la contraerea aprì il fuoco. Lo sbarramento non era intenso, niente rispetto a quanto avevano visto sopra Berlino o Norimberga o Brunswick solo pochi giorni prima, ma, quando il secondo squadrone si avvicinò a Perleberg, le nuvolette fuligginose che avevano macchiato il cielo in basso e a sinistra sembrarono allungarsi verso di loro come se salissero sulla scala mobile di un grande magazzino.

In un istante fu su di loro, tutt'intorno, davanti, sotto, sopra. Le esplosioni agghiaccianti delle granate che scoppiavano li scossero e, al centro della turbolenza, l'aereo al-

l'improvviso ebbe un fremito, inclinandosi bruscamente verso l'alto. Dal suo finestrino Farrington poteva vedere una sottile scia di fumo che usciva dal motore numero due; dopo un momento Barrett, che stava nella torretta dorsale, intervenne nell'intefono con la voce calma. «Stiamo perdendo il numero due», disse, «vengo giù.» Quando Howard si girò sul suo seggiolino, si accorse che Jerry stava sgusciando dalla torretta, lanciandosi verso i pannelli di trasferimento del carburante dietro di lui. Farrington mise rapidamente in bandiera il numero due, spegnendo il motore e ruotando le pale parallelamente al vento, in modo da evitare che l'elica, girando, si sradicasse dal motore. Il sottile filo di fumo cessò, ma il velivolo cominciò a perdere quota.

Scivolarono via dal tiro della Flak, sempre scendendo leggermente e continuarono la virata in allontanamento dall'obiettivo. «È scoppiato un cilindro al numero due», annunciò Barrett. L'aereo si inclinò a sinistra mentre Farrington si sforzava di trimmare⁶ l'aeroplano, compensando il motore piantato. Il gruppo si stava ricomponendo intorno a loro, rientrando alla base sulla rotta pianificata, ma Farrington non riusciva a tenere il passo. Cominciarono a scivolare indietro attraverso la formazione e continuarono così, sempre arretrando e in lieve discesa.

«Bandito a ore tre», gridò all'improvviso Brennan: lontano a destra e sopra di loro potevano vedere il punto nero; non era un Mustang né un Thunderbolt. Si muoveva troppo velocemente: era un bireattore Me 262. «Ci sta girando attorno.»

«Lo vedo», annunciò Noe dal muso. Si acquattò nella torretta. L'aviogetto stava facendo la classica curva di caccia verso la prua: sarebbe venuto da ore dodici. George Noe era un bombardiere ben addestrato e ora un navigatore: poteva manovrare la torretta, aveva avuto un po' di addestramento, ma pregava che il 262 non facesse un attacco frontale, non proprio contro di lui. Barrett, che era ancora sotto, nella postazione del motorista per controllare gli in-

⁶ In gergo aeronautico equilibrare i comandi di volo.

dicatori, salì di nuovo nella torretta dorsale, ruotandola verso l'avanti, strizzando lo sguardo attraverso il riflesso del plexiglass per trovare il caccia tedesco: riuscì a individuarlo lontano davanti a sé. Il 262 stava virando verso di loro, ancora fuori tiro; la sua velocità era incredibile.

«Eccolo qui», disse Noe. La sua voce sembrava un gorgoglio attraverso il rumore di fondo e ad Howard parve venire da sott'acqua. Seduto al suo tavolino senza poter vedere, tutto quello che riusciva a sentire era il proprio respiro affrettato.

«Ha interrotto l'attacco», gridò distintamente Barrett. L'aviogetto, ancora fuori tiro, aveva effettuato una cabrata sopra e lontano da loro. C'erano dei Mustang là fuori?

«Nessuno vede qualche amico?» chiese Farrington.

«Niente», rispose Barrett, facendo ruotare la torretta.

Attendevano e guardavano. Le torrette ronzavano. I mitraglieri scrutavano fuori nel cielo abbagliante con i loro occhiali scuri. Con il numero due in bandiera, il solito rombo gutturale aveva lasciato il posto a un rumore rasposo aritmico e l'aereo continuava a perdere lentamente quota.

«Ci sta tornando addosso», abbaiò Al dalla coda. Il 262 passò sul fianco, lontano a destra, in rapida cabrata. «Sta dirigendo dalla tua parte, prua», segnalò Peterson.

Noe strizzò gli occhi. Poteva vedere a malapena attraverso il riflesso accecante. In qualche punto davanti a lui, diretto esattamente contro di lui, c'era il caccia.

«Ore dodici, alto», sputò Hiter, con la sua lenta cadenza del Mississippi all'improvviso impastata.

Noe aprì il fuoco, sparando una lunga raffica assordante. Da sopra anche Barrett entrò in azione e un cono di traccianti si lanciò in avanti. I bossoli rimbalzarono metallicamente sul tavolo di Howard, ricadendo sulle spalle di Murphy.

«È ancora fuori tiro», urlò Hiter, «ancora fuori tiro.»

«Dov'è?» chiese Noe. «Dov'è?»

Ci fu silenzio mentre cercavano il 262.

«È andato.»

«Dove diavolo è finito?» tossì Al.

Non riuscirono a trovarlo. Aveva interrotto di nuovo il

contatto? Scacciato da piccoli amici che non riuscivano a vedere? Il caccia avversario era semplicemente svanito.

«Brooklyn», chiese Farrington, «vedi niente là dietro?»

«Macché», rispose Al. Era zuppo di sudore. «È andato.»

Mentre i mitraglieri scrutavano il cielo limpido e bianco come porcellana, Murphy forniva a Perella una serie continua di punti radar e Farrington, lottando per tenere il velivolo in linea di volo, fece qualche rapido calcolo. Barrett era sceso dalla torretta dorsale per controllare gli indicatori del carburante. Stavano ancora perdendo quota, scendendo lentamente verso l'ininterrotto strato di nubi sottostante. Di questo passo, gli disse Barrett, non sarebbero riusciti a rientrare alla base, ma potevano farcela a riattraversare le linee amiche.

«Navigatore, dammi una prua», disse Farrington, con la voce pressoché atona, senza sottintesi, «un campo amico sul continente.»

«Il più vicino», comunicò Perella dalla sua postazione a prua, «è la Svezia.» Solo ieri, durante una missione interrotta sopra la Danimarca, un aereo del 466° vi era atterrato. La costa baltica non era lontana e per la neutrale Svezia bastava fare un saltino attraverso il mare. Significava internamento per il resto della guerra, che non poteva durare a lungo.

Ci fu silenzio dal posto di pilotaggio. Poi Farrington disse: «Qualcuno vuol provare ad andare in Svezia?».

Nessuno parlò.

«Nessun cliente per Stoccolma?» disse.

Silenzio

«Bene», proviamo a convincere questa cosa ad andare a casa.»

Per un po' arrancarono poco sopra la linea delle nuvole. Sebbene il 262 non fosse ricomparso, erano ancora tutti sul chi va là e scrutavano il cielo. Howard si tolse la maschera ad ossigeno e respirò profondamente: dovevano essere sotto i 3.000 metri, pensò. Le nuvole stavano salendo verso di loro, con i morbidi contorni che si dissolvevano in un insieme di pinnacoli scoscesi e strette gole frastagliate. L'aria era sottile e fredda, col sentore dell'odore persistente di cordite e del forte aflore del proprio sudore. Si sfilò i guanti riscal-

dati e si passò le mani, ancora avvolte di bianco nylon, sulla faccia. In cuffia segnali codificati risuonavano metallici come una compagnia di ballerini di tip-tap. Fece un'annotazione nel suo registro. All'improvviso il rombo ineguale dei motori cambiò tono e il velivolo sembrò balbettare. Howard poteva sentire le eliche dietro di sé – i motori numero uno e due – tossire e poi rombare, un gemito follemente ineguale che gli diede un brivido di terrore.

L'aereo oscillava incerto. L'ala sinistra si abbassò. «I dispositivi di variazione del passo delle eliche del numero uno e del numero due stanno partendo», udirono Hiter con voce piatta. «Il turbo del numero quattro sta partendo», aggiunse un attimo dopo. Stavano perdendo potenza da tre motori; scendendo più rapidamente, il velivolo si infilò nelle nubi. Dietro di sé Howard poteva vedere Barrett che lavorava freneticamente al pannello trasferimento carburante; lanciò un rapido sguardo alla sua destra, verso il vano bombe, da dove sarebbe saltato se avessero dovuto lanciarsi. I grossi ordigni innescati erano ancora appesi alle rastrelliere. Non voleva saltare. Al centro Bob e Jack si mossero cauti verso il portello di emergenza, a un metro da dove stavano. Al sguscio fuori dalla torretta sulla piccola piattaforma dove aveva appoggiato il paracadute: la torretta era troppo stretta per tenerlo addosso; accucciandosi sulla piattaforma, se lo agganciò.

Quando sbucarono dalle nuvole, Farrington in qualche modo riuscì a raddrizzare l'aereo, livellò e lo tenne dritto. «Abbiamo ancora un po' di potenza al numero due», annunciò Barrett e, lanciando uno sguardo sopra la spalla sinistra, Farrington lo vedeva, poteva sentire l'ineguale, ma inconfondibile aumento di potenza. L'ala si sollevò: avevano una possibilità, ma era chiaro che non ce l'avrebbero mai fatta ad attraversare la Manica.

«Navigatore», osservò calmo Farrington, «trovami qualche posto dove possa mettere giù questa cosa.» Non erano più sulla Germania, riferì Perella dalla prua e dopo una rapida consultazione con Murphy comunicò: «Dovremmo riuscire a raggiungere un campo in Belgio». Studiò la sua mappa. Barrett stava lavorando freneticamente alle sua

pompe di trasferimento, inviando carburante ai due motori buoni. «Di questo passo, e con un po' di fortuna», osservò Perella, «potremmo giusto farcela al B-58. È una base vicino a Bruxelles.» Passò le coordinate al comandante. Howard le annotò sul suo registro, domandandosi quanto erano effettivamente lontani.

I motori gemevano e sputavano, e l'aereo oscillava. Dietro gli uomini erano in attesa presso le uscite di emergenza, pronti al segnale di abbandonare il velivolo e a prua Manners sedeva con i piedi a penzoloni nel vano carrello, pronto a scivolar fuori al segnale. Ma Farrington non pigiò il bottone del lancio: erano in rotta, lo assicurò Perella e Barrett, che controllava il carburante, appariva fiducioso. Potevano farcela. Miracolosamente i motori tennero e dopo una sudata di quasi due ore, le orecchie pronte ad ogni suono, un qualsiasi cambiamento nel faticoso rombo dei motori, si prepararono a un atterraggio di emergenza a Bruxelles. Durante l'avvicinamento scesero sul fiume Scelda e si liberarono delle bombe. La visibilità era buona, il campo era libero e poco dopo le 13.00 le ruote toccarono l'asfalto al B-58. Erano arrivati, sospirò Jack, con un'ala e una preghiera.

Passarono la notte nella capitale belga, vagando per la città dove le donne erano gradevolmente raffinate e i bambini portavano scarpe di legno, e con due pacchetti di sigarette americane potevate avere una bottiglia di champagne. Mangiarono in un piccolo ristorante, bevendo vino a buon mercato, e curiosarono nei negozietti che, anche dopo cinque anni di occupazione tedesca, sembravano più luminosi e meglio assortiti dei loro equivalenti a Norwich o a Londra. Il mattino seguente, quando salirono sul C-47 da trasporto, lasciandosi dietro il loro B-24, le loro borse erano gonfie di bottiglie di champagne, posacenere e di un paio di scarpe di legno dipinte a vivaci colori, ricordi per la gente a casa.

Arrivando esausti a Attlebridge, trovarono la base percorsa da frenetica energia. Il 466° si stava preparando a celebrare la sua duecentesima missione con grandiosi festeg-

giamenti di due giorni e uno spirito carnevalesco aveva il sopravvento nelle baracche, negli hangar e nelle mense. Il programma era esposto per tutta la base e nonostante la fatica l'equipaggio pregustava l'evento. Il 6 aprile fu dichiarato Giornata dell'Aviere, con gli ufficiali che assicuravano la corvée di cucina: servirono il cibo, lavarono i piatti e ripulirono la sala mensa. Nel pomeriggio i partecipanti alla gara di pub in bicicletta si radunarono sulla pista da ballo davanti a una grande folla di spettatori vocianti. Attorno al campo erano stati messi, a circa 300 metri l'uno dall'altro, dieci barili di birra; i partecipanti dovevano bere tre pinte di birra al primo pub, o barile, poi pedalare fino al secondo barile, dove dovevano farsi un'altra pinta eccetera. Quindi dovevano completare il percorso fino al pub iniziale sulle loro bici. Dei quarantadue concorrenti solo tre giunsero alla fine, mentre gli altri ciclisti investirono la folla o rovinarono contro i barili o semplicemente caddero tra un punto e l'altro.

Mentre la gara di pub era in corso, Mustang e Thunderbolt inanellavano passaggi sopra le teste, volando in formazione, esibendosi in looping, tonneau e virate strette per poi sfrecciare bassi sul campo a pochi metri sopra la pista. Nel tardo pomeriggio iniziò il ballo degli avieri nell'hangar nord. Il complesso The Flying Yanks e la banda della 2ª Air Division provvidero alla musica e con i camion giunsero dai paesi e dai villaggi vicini diverse centinaia di donne. Da bere c'erano cinquanta casse di Coca-Cola e centinaia di litri di punch. Nell'intervallo si tenne una lotteria, con premi che andavano da una licenza di sette giorni a un permesso di quarantotto ore a Parigi.

Howard e i ragazzi lasciarono il ballo alle 23.00, tornando a piedi nella fragrante notte primaverile verso la baracca. Gli ultimi accordi di *Elmer's Tune* risuonavano dall'hangar, mescolandosi con il brusio attutito delle risate e delle grida. La musica e le voci allegre si diffondevano per la spianata del campo, trasportate da una leggera brezza. L'equipaggio aveva un permesso di quarantotto ore per il giorno dopo, ma Al e Jack avevano deciso di restare in aeroporto per la seconda giornata della festa – una baldoria a

base di birra nel pomeriggio, un concerto della banda e la sera uno spettacolo all'Aero Club. «Stai pensando di vincere la Grande Lotteria?» lo prese in giro Jerry: Al aveva comperato una mazzetta di biglietti. Jerry aveva programmato di raggiungere Londra per vedere la fidanzata e Bob sarebbe andato a Norwich al Club della Croce Rossa. Alcuni camion li superarono procedendo lentamente nell'oscurità e le ombre indistinte di uomini – armieri e addetti alle munizioni, oltre a meccanici nelle loro tute da fatica – camminavano con decisione lungo la strada. La musica e le risate lontane della festa aleggiavano ancora nella chiara aria notturna quando il primo motore si avviò: era lontano, nel settore del 787°. Poi un altro motore partì, poi un altro e un altro, rombando da diverse piazzole in varie zone del campo. Nell'oscurità gli specialisti stavano già lavorando sugli aerei che sarebbero andati in missione il giorno dopo: ci sarebbe stata una missione al mattino.

Howard udì gli aerei decollare subito dopo l'alba, diretti su un obiettivo in Germania. Non sarebbe stato lì al loro ritorno: stava andando in permesso, non a Londra, ma nell'albergo riservato ai militari del reparto a Mundesley. Poteva trascorrere quelle ore da solo, lontano dal resto dell'equipaggio. Andava tutto bene, si disse, lui stava bene, era solo stanco. Ma, mentre cercava di prendere il resto in una bottega di Bruxelles, le mani cominciarono a tremargli così forte che aveva lasciato cadere le monete a terra e quando aveva provato a raccogliercle, non ci riuscì. Nessuno l'aveva visto, ma aveva bisogno di andar via, di riposare. Il 466° gestiva un albergo – la «casa della Flak» la chiamavano – in un piccolo villaggio sul mare a nord di Great Yarmouth. Il vecchio edificio si ergeva su un promontorio che si protendeva ripido nel Mare del Nord e, con i suoi muri massicci di pietra e cemento, aveva l'aspetto di un'antica fortezza costiera. Era rimasto chiuso per i mesi invernali e aveva riaperto il 1° aprile. Secondo la brochure che Howard aveva letto, era «il sogno di un soldato». Le camere erano spaziose, ammobiliate con «soffici letti con materassi spessi e morbide e setose trapunte di piuma». I pavimenti erano a moquette e nel bagno c'era acqua calda in abbondanza. La

sala da pranzo aveva tavolini singoli per quattro, rilucenti di bianco e argento. «Niente code per il rancio, niente gamelle, niente tavolate spoglie e banconi. Avieri e ufficiali mangiano tutti insieme nella stessa sala da pranzo, dividono le camere e passano il tempo libero insieme. Non si tiene in alcuna considerazione il grado. Si possono indossare l'uniforme o abiti civili, che è possibile mettere a disposizione.» L'albergo offriva la possibilità di andare a cavallo, fare gite in bicicletta nella campagna e aveva un campo da golf a nove buche. Si poteva giocare a pallavolo, ping-pong o biliardo. La sola proibizione riguardava le donne, che non erano ammesse. «Il problema più grande che abbiamo qui», sottolineò il direttore quando Howard si presentò, «è che qualche ragazzo cerca di vivere tutta la sua vita in tre giorni.»

Ad Howard piacque molto: tre giorni a dormire, ascoltare la radio, fare lunghe passeggiate solitarie sulla spiaggia. Andò in bicicletta al villaggio, giocò a freccette nel pub, provò anche qualche battuta di cricket. Gli diedero da indossare un pesante maglione da pescatore e per circa settantadue ore ebbe quasi un aspetto da borghese. Era proprio quello di cui aveva bisogno. «Sono appena tornato da un centro di soggiorno», scrisse l'8 aprile, «e, ragazzi, me la sono goduta. Il cibo è stato il migliore che ho avuto da quando sono nell'esercito. I letti erano eccezionali e il tempo è stato proprio buono. A proposito, è il posto dove vengono mandati gli equipaggi solo per dormire, mangiare e giocare. L'idea è di toglierti dalla testa la guerra, gli aerei o qualsiasi preoccupazione tu abbia. È davvero un posto meraviglioso... Tutti i ragazzi hanno detto di salutarvi e di dirvi che stiamo tutti bene e in buona forma. Spero solo che la guerra finisca presto... e che possiamo tutti quanti ritornare a casa.»

Il 12 aprile fu un caldo giorno di primavera e per tutto il pomeriggio i bollettini dell'AFN diedero incoraggianti notizie dal fronte. Le finestre della camerata erano spalancate e le notizie, tra Dinah Shore e Dick Hayms, si riversavano gradevoli sugli uomini come la luce del sole, mentre erano sdraiati in maglietta e mutande sulle zolle sparse di erba

spelacchiata. Howard era seduto in pantaloncini e T-shirt a contemplare le rondini che roteavano e si abbassavano sui campi, subito oltre il filo spinato della recinzione del sito WAAF. Il giorno precedente aveva osservato un contadino dare la caccia ai conigli, mandando un animaletto sottile – un furetto, disse Jerry – dentro le buche che butteravano i campi dove già spuntavano i cavoletti di Bruxelles. Al e Jack avevano scommesso sulle probabilità di successo del furetto: Al, come al solito, aveva perso.

«James, mi chiedi quanto mi aspetti che duri ancora», scrisse Howard. «È una cosa di cui non parlo né discuto mai. Vedi, sono superstizioso, come tutti gli altri ragazzi che volano in guerra.» Fece una pausa. Una farfalla, la prima che vedeva dall'inizio della primavera, svolazzava sull'erba sottile, fuori dalla sua portata. «Saprai tutto quando ci vedremo la prossima volta, quindi non preoccuparti perché sto... bene e quando mi vedrai sarà tutto finito.» Dalla finestra della camerata aperta Dinah Shore continuava a cantare con voce morbida *Just Don't Worry, Jim*.

IL *BLACK CAT*

Non era previsto che volassero. Avevano fatto due missioni in tre giorni ed erano stanchi morti e pronti per il permesso di settantadue ore che avrebbero avuto nel pomeriggio del giorno successivo. I loro nomi non erano nella lista d'allarme alla riunione degli equipaggi guida del mattino e passarono l'intera giornata riposando. Ma all'imbrunire un addetto alle operazioni dello squadrone si fermò a dare loro la notizia: un altro equipaggio capoformazione, designato per volare la missione dell'indomani, era atterrato con il moribillo e Farrington era nuovamente nella lista.

Bob aveva già scritto la sua lettera quotidiana a Marie quando il piantone irruppe nella camerata e comunicò la notizia. Fino a quel momento era stata una buona giornata: niente volo, niente lezioni. Avevano bisogno di riposo.

Il 13 aprile avevano volato in Belgio, trasportando personale della caccia in basi avanzate sul continente. Poi il 16 aprile avevano guidato per la prima volta la formazione. Fu una missione lunga e pericolosa per attaccare gli scali ferroviari a Traunstein, vicino a Salisburgo. A causa del cattivo tempo sull'obiettivo, il colonnello, che volava con Farrington in qualità di pilota in comando, decise di procedere sul secondario, il centro di smistamento ferroviario di Landshut, 80 chilometri circa a nord-est di Monaco. Per l'equipaggio fu un lungo volo. Furono svegliati alle 02.00 per il briefing preliminare e, dopo aver fatto colazione, as-

sistito al briefing principale, ritirato l'equipaggiamento di volo, raggiunta in camion la piazzola, controllato l'aereo, decollarono alle 09.28. Quando il velivolo posò di nuovo le ruote ad Attlebridge, calava la sera: erano stati in aria per più di dieci ore, sotto ossigeno per otto, incastrati nelle loro anguste postazioni a temperature che oscillavano fra i 30 e i 35 °C sotto zero. Non ci furono perdite in combattimento, ma sopra il Belgio, mentre la formazione se ne stava pacificamente tornando, un aereo proprio dietro di loro, si impennò all'improvviso nella scia delle eliche, entrando in collisione con il velivolo sovrastante. Al e Jack e Bob osservarono senza parole il quadrimotore che cominciava a precipitare e dieci paracadute – pensavano che fossero dieci, non si poteva mai essere del tutto sicuri – sbocciare da uno degli aerei, mentre l'altro, con un'elica strappata via dall'ala, lottava per mantenere l'assetto.

Il giorno dopo riposarono, esaltati da un titolo di «Stars and Stripes» che annunciava: «La guerra aerea strategica finisce, Spaatz dice che d'ora in poi è tattica». Secondo l'articolo del giornale, il generale Carl Spaatz, comandante dell'aviazione dell'esercito americano in Europa, l'aveva dichiarato nella tarda serata del 16 aprile sottolineando gli «effetti decisivi che diventano sempre più evidenti mentre le nostre armate travolgono la Germania». Tutte le unità avrebbero ora «operato con le nostre forze aerotattiche in stretta cooperazione con le nostre armate...». Le linee del fronte erano così fluide che le incursioni da alta quota erano sempre più pericolose, ed erano rimasti pochi obiettivi strategici da bombardare. L'equipaggio Farrington aveva effettuato ventidue missioni e più della metà dei bersagli che avevano colpito erano in mani alleate. Spaatz incitava le forze aeree a «continuare con immutato sforzo e precisione la fase tattica finale dell'azione aerea per assicurare il conseguimento dell'obiettivo finale». La fine della guerra aerea strategica non era più una voce: adesso era ufficiale, sancita nell'ordine del giorno del generale a tutte le unità aeree dell'8ª e della 15ª Air Force. I ragazzi lessero la notizia con eccitazione, ma non era ben chiaro che cosa ciò significasse per loro. Da giorni aleggiava sulla base un'atmo-

sfera di attesa e tra le baracche e le mense circolavano voci che il group sarebbe stato messo a terra da un momento all'altro. Solo da poco avevano letto sul Bollettino della base che Harry Gregorian e Mel Rossman, dell'equipaggio originario, avevano completato i loro turni e stavano andando a casa. Forse ora questa era la fine del percorso per gli altri, la fine della loro guerra. Sembrava un favoloso regalo di compleanno per Dick Farrington, che compiva i ventidue il 17 aprile.

Ma nel tardo pomeriggio scoprirono che erano allertati per una missione e il giorno 18 un chiaro e luminoso mattino di primavera, con le rondini che roteavano e sfrecciavano intorno alle piazzole e alle piste, decollarono per un'altra incursione in profondità nella Germania sudorientale. Un'altra volta Farrington guidò il reparto. L'obiettivo erano gli scali ferroviari a Passau, una cittadina sul Danubio, vicino al confine prebellico tra l'Austria e la Cecoslovacchia; il tempo fu favorevole e bombardarono a vista. Manners fece un lavoro superb: le foto dell'attacco mostrarono che tutti e tre gli squadron del group avevano piazzato almeno il 70 per cento delle bombe entro 150 metri dal punto di mira e il 100 per cento entro 300 metri. Ciò rappresentava, venne loro detto più tardi, il bombardamento più preciso nella storia della 2ª Air Division. Fu una missione eccellente, ma l'equipaggio, dopo quasi nove ore di volo, tornò barcollando alle brande stanco morto e pronto per il permesso.

Il giorno dopo il reparto rimase a terra e l'equipaggio seguì alcune lezioni. Al mattino si radunarono per una riunione dei capi formazione e poi si separarono, ciascuno diretto ai propri specifici impegni addestrativi. Anche con la guerra in Europa che scivolava rapidamente verso la sua conclusione non ci sarebbero state interruzioni nella routine, nessuna diminuzione del ritmo o allentamento dell'addestramento. «La guerra continua ancora», scrisse Bob quella sera, ma «certo non può durare ancora a lungo. Spero! Non abbiamo dovuto volare oggi, ma abbiamo dovuto andare a lezione. Qui è il 19 e aprile si sta avvicinando alla fine.» Il tempo nel teatro operativo europeo aveva una caratteristica curiosa, meditò Bob. «Certi momenti corrono

via veloci e certi si trascinano. Per dirlo in poche parole, è un modo molto innaturale di vivere.»

Il 466° non volò il 20 e l'equipaggio non ebbe lezioni. Se la presero comoda: attendevano con ansia il loro permesso di tre giorni che doveva arrivare il 22. Su suggerimento di Howard, Jerry cercava di convincere tutti ad andare a riposarsi a Mundesley, ma Bob aveva pianificato un'altra passeggiata alla Croce Rossa a Norwich e Al e Jack erano diretti a Londra. Bob passò la giornata a recuperare un mese di notizie su «Stars e Stripes» e su alcuni numeri di «Yank». Controllò le notizie da casa, i servizi sulla morte e i funerali di Roosevelt, le storie su Ernie Pyle,¹ ucciso da un cecchino giapponese a Okinawa: quel tipo era stato su ogni fronte, aveva visto più cose della guerra della maggioranza e ora, con le operazioni allo stadio finale, ci era rimasto. Non sembrava giusto. Nel tardo pomeriggio Brennan lo tirò giù dalla branda e passeggiarono nel mite clima primaverile verso il PX. Sulla via del ritorno si fermarono a controllare la posta; erano arrivate tre lettere di Marie: due lunghe per via aerea e una V-mail e Bob le aprì mentre passeggiavano accanto ai campi di patate sulla strada per la baracca. Tutt'intorno a loro il mondo aveva improvvisamente virato al verde. Perfino i miseri cespugli nella zona dello squadrone erano germogliati con una vibrante crescita giallo-verde e il groviglio di rampicanti lungo la staccionata del contadino era adornato di grappoli di fiori di un bianco pallido. Tutta la piana della base aerea 120 era immersa in una morbida luce solare e la brezza che soffiava costante da occidente e agitava le pagine delle lettere di Marie era tiepida e asciutta.

Leggendo e rileggendo le lettere mentre passeggiavano lungo la stradina chiazata di fango che andava al sito WAAF, Bob concluse che Marie sembrava un po' giù di morale. Le sue lettere erano quasi sempre allegre, gli riportavano i più recenti progressi dei bambini o gli offrivano i suoi pensieri sulle case, le coppie, le famiglie, ma di tanto in tanto la tensione dell'attesa giorno dopo giorno, mese dopo mese, le pesavano sulle spalle e, malgrado ogni suo sforzo

¹ Famoso corrispondente di guerra.

per nascondere, nelle sue lettere si insinuava come un'ombra un cupo tono ansioso. Quando se ne accorgeva, Bob tentava di rallegrarla, come lei faceva con lui. Nei giorni deprimenti di febbraio, quando lo stato d'animo di Marie vacillava sotto il peso interminabile della solitudine e della preoccupazione, Bob aveva scritto: «Al momento non c'è molto che possa fare per aiutarti, perché qui sono impegnato in un lavoro di grande importanza. Mi è molto più facile farlo se so che sul fronte domestico va tutto bene, tu sei felice e sorridente e il focolare di casa brilla vivace. Per piacere, dolcezza, teniamo duro ancora un po' e sorridiamo – e preghiamo – e sogniamo del domani». Così adesso, avvertendo la tensione tra le righe delle sue lettere, come una leggera febbre persistente, la consolò. «Mi rendo conto della tensione cui sei sottoposta, avendo cura della casa e crescendo due ragazzi... Essere costretti in una città non aiuta nessuno e la mia lontananza non aiuta neppure. Dovrei essere presto di ritorno.»

Quel pomeriggio Bob aveva buone ragioni per essere fiducioso: ogni giorno i titoli di «Stars and Stripes» proclamavano la rapida avanzata delle armate alleate e al congiungimento delle truppe russe e americane sull'Elba, da tempo preannunciato, mancavano solo pochi giorni. La 9^a armata americana era a meno di 80 chilometri da Berlino e i dispacci dal quartier generale del maresciallo Žukov, a soli 37 chilometri dalla capitale tedesca, indicavano che l'Unione Sovietica si preparava a lanciare l'ultimo grande assalto. Per giorni e giorni i titoli avevano elencato una lunga serie di città tedesche capitolate – Hannover, Vienna, Brema – e i giornali erano pieni di articoli che parlavano dell'ordine postbellico in Europa, la riorganizzazione della Germania e il futuro delle Nazioni Unite.

Per tutto il pomeriggio del 20 aprile, nelle camerate la radio trasmise un flusso continuo di buone notizie dal fronte. Era il compleanno di Hitler, ma gli annunciatori dell'AFN commentarono che il Führer non avrebbe avuto molto da festeggiare. La trasmissione delle 18.00, subito prima del programma GI Supper Club, confermò la caduta di Lipsia e la fine della resistenza nella Ruhr. Un dispac-

cio dell'ultima ora riferiva che la 7^a armata americana si stava avvicinando a Norimberga e i russi confermavano che elementi avanzati dell'Armata Rossa erano a una trentina di chilometri da Berlino. Era questa, pensava Bob, la grande spinta sovietica che tutti quanti stavano attendendo. Con i fronti che si chiudevano sul Terzo Reich come una morsa, la fine della guerra in Europa – il V-E Day come già lo chiamavano – era questione di giorni, forse di ore.

Bob si guardò attorno nella camerata in disordine. Le finestre erano aperte e le tende da oscuramento non erano tirate. Timidi raggi di sole, con la polvere in sospensione, scivolavano a intervalli regolari l'interno della lunga baracca. All'esterno la luce del tramonto si stava mutando in un tenue lilla e, al di sopra del rombo dei motori in lontananza che proveniva dalle piazzole, poteva udire risate e voci allegre e l'occasionale richiamo delle rondini. Howard, Jack e Bill Deal stavano giocando una partita di touch football,² e le loro voci risuonavano attraverso lo spazio spoglio tra le baracche come quelle di ragazzi di scuola su un campo da gioco. «Penso che... dopo che sarò ridiventato borghese, sarò pronto a costruire una casa nostra. Voglio una casa dove poter guardare fuori da ogni finestra e non vedere altre costruzioni nel raggio di mezzo chilometro. Voglio aria e spazi aperti.» Avrebbe avuto un permesso l'indomani pomeriggio. Chissà, pensò, forse la guerra sarà finita prima del nostro ritorno. Poteva vedere quella casa. Così reale, così vicina che avrebbe potuto toccarla. «Penso a te e spero di averti presto fra le mie braccia», scrisse in chiusura, «ti amo.»

Brontolarono tutti, mentre rientravano alla spicciolata in camerata, tornando dall'Aero Club o dal PX o dallo spettacolo dell'USO, e Bob riferì le novità sull'allarme. Ma ancora avrebbero potuto non partire l'indomani: c'era sempre il tempo. All'inizio della sera era cominciata a cadere una pioggia insistente, con gocce pesanti che il vento scagliava

² Variazione non regolamentare del football americano, in cui il difensore ferma il gioco toccando (di solito con entrambe le mani) chi ha la palla e non placcandolo.

contro il tetto a crepitare come ghiaia. E inoltre non era il loro turno nella normale rotazione degli equipaggi capiformazione: nessun equipaggio guida aveva effettuato tre missioni consecutive in una settimana. Jerry sentiva che le probabilità erano contrarie alla loro partenza; eppure erano tutti depressi.

Howard era esausto, ma non riusciva ad addormentarsi: era sdraiato sulla sua branda, le mani intrecciate dietro la nuca. L'allerta per l'indomani era stato un brutto colpo, non tanto preoccupante quanto stressante. All'altra estremità della camerata si svolgeva una partita a carte: tese l'orecchio alle voci sommesse e allo schiocco delle carte. Di tanto in tanto qualcuno dalla fila di brande di fronte gridava: «Fate meno baccano, per la malora». Allora le voci si abbassavano per un po' a un sommesso mormorio, per poi rialzarsi lentamente come il rombo di un treno in arrivo nella metropolitana di Londra. Era passata mezzanotte. Se dovevano volare, il piantone sarebbe probabilmente stato da quelle parti in un paio d'ore. Avrebbe dovuto dormire, ma non ci riusciva. Decise di scrivere una lettera a casa.

Chiese, come sempre, del lavoro del padre, delle sorelle e della scuola di James. Le solite frasi, per tenere i contatti, «Il tempo qui è molto buono e immagino che a casa vada tutto bene, vero? Certo vorrei essere con voi in questo periodo dell'anno», fece una pausa, ascoltando la pioggia sul tetto, «ma non penso che ce la farò.» Il suo vecchio amico, Buddy McLeod, che aveva completato un turno di servizio nell'8^a Air Force, era già tornato negli Stati Uniti. «Forse trovate strano che Buddy sia a casa e io invece ancora qui, ma vi avevo detto quando siamo diventati equipaggio capiformazione che ci sarebbe voluto di più a finire. Avevo fatto undici missioni quando siamo passati da questa parte, quindi potete fare i conti da soli.» Sospirò. «Credo che il suo equipaggio sia stato solo fortunato a finire così in fretta. Spero che si diverta a casa e, ragazzi, chi non lo farebbe?» La porta della baracca si aprì e qualcuno entrò barcollando – qualche anima fortunata che non era d'allarme per l'indomani – e in uno sforzo esagerato per non fare rumore incespicò rovinosamente in una branda lungo il per-

corso. Una gamella rotolò sul pavimento. Dalla porta aperta Howard poteva sentire l'odore della pioggia. «Be', penso sia meglio che mi metta a cuccia e dorma, in attesa che qualcosa faccia finire la guerra. Sto bene e salutatemi tutti.» Chiuse la busta: l'avrebbe imbucata sulla strada della mensa al mattino.

Quando il piantone si presentò nella camerata buia alle 02.00, Howard era ancora sveglio: aveva vagato lungo i margini incerti del dormiveglia, senza mai trovare realmente pace nel sonno, e senza mai risalire a una totale consapevolezza. Era sempre così la notte prima di una missione, si rese conto mentre osservava l'ombra scura dell'ordinanza che si fermava alla branda di Jack, con la torcia puntata sul suo taccuino. «Brennan», udì un mezzo sussurro del piantone, «missione questa mattina. Volerai», e mentre Jack sbuffava, rotolando stordito fuori dalle coperte, avanzò in silenzio lungo il corridoio e fece una sosta alla branda di Jerry. «Barrett», sentì la voce iniziare e, senza attendere, Howard, il prossimo nella fila, sgusciò dal letto e allungò una mano verso i pantaloni.

«Forse ci manderanno in Francia», disse Jack speranzoso. Stava finendo le uova strapazzate di Bob. La mensa era pressoché deserta: solo gli equipaggi capiformazione e una manciata di uomini dell'ufficio operazioni sedevano nella sala della mensa avieri.

«Potrebbe essere», osservò Jerry con la pipa spenta tra i denti. Piccole sacche di tedeschi continuavano a resistere a sud, sorpassati dalle armate alleate, e stavano dando filo da torcere alle truppe francesi. «Il reparto ci è andato due volte la settimana scorsa.»

«È giusto», aggiunse Howard, «sulla costa atlantica, vicino a Bordeaux – postazioni di artiglieria, credo – sulla Gironda.» Il caffè stava avendo effetto: poteva avvertire la caffeina che gli scorreva nelle vene.

«Mi piace», disse Jack, «niente Flak, niente caccia.»

«È possibile», commentò speranzoso Howard.

«Ehi, Brooklyn», intervenne all'improvviso Jerry, «che hai in mano?»

«Niente», rispose imbarazzato Al.

«Per me assomigliava a qualcosa», insistette Jerry.

«Niente», disse Al, portando alle labbra la tazza del caffè.

«Dai, dai, che hai?»

Al mise con riluttanza la mano sul tavolo, palmo in alto, e aprì lentamente le dita: si chinarono al di sopra delle tazze di caffè e dei fumanti vassoi di cibo non consumato e guardarono fisso.

«Gesù», disse Jack, «e che è quello? Un diamante?»

«L'hai detto», disse Al.

Al cento del palmo della mano di Al, la pietruzza scintillava alla luce brillante della sala mensa.

«Dove l'hai preso?»

«Risparmiato dalle mie vincite», sorrise orgoglioso Al. «Un tipo giù a Londra mi ha fatto un buon prezzo. Un vero affare! Sapete, quando torniamo lo faccio montare ad anello.»

«Ah», commentò Jack, «la ragazza che hai lasciato a casa.»

«Lo porti dietro nella missione?» chiese incredulo Howard.

«Non voglio lasciarlo in camerata», replicò Al, «sapete, qua attorno la roba continua a sparire.»

Howard scosse la testa meravigliato.

«Con la tua fortuna, Brooklyn», rise Jerry, sorbendo dalla macedonia di frutta lo sciroppo dolce, «lo farai cadere dal vano bombe.»

«Potrebbe venir buono se dobbiamo atterrare in Francia», sorrise Jack, sollevando comicamente le sopracciglia, «una ragazzetta francese, un alberghetto, champagne...»

Al briefing preliminare appresero che non stavano andando sulla Francia meridionale: l'obiettivo sarebbe stato Salisburgo, un'altra lunga, sfibrante navigazione sulla Germania sudorientale. L'ufficiale alle informazioni spiegò l'importanza del bersaglio. «Rapporti da fonti terrestri riferiscono che i tedeschi stanno pianificando un'estrema resistenza nell'area a sud del nostro obiettivo; i rapporti spiegano che membri preminenti del partito si stanno ritirando in questa regione, ammassando viveri, munizioni e truppe

scelte. La sorveglianza recente ha evidenziato non solo una grande attività lungo la direttrice principale su cui è posto l'obiettivo, ma anche un'intensa attività nell'area interessata. Sono stati notati scavi non associati ad attività mineraria o estrattiva e costruzioni di gallerie. Le fotografie hanno anche rivelato nell'area numerose miniere.» Avevano tutti sentito parlare di quello che i capi chiamavano il «ridotto delle Alpi». Avevano ascoltato i briefing e avevano seguito le ipotesi alle trasmissioni dell'AFN. Hitler avrebbe opposto resistenza nelle Alpi, vicino al rifugio di Berchtesgaden, trascinando la guerra per settimane, forse mesi. «È stato pianificato un attacco coordinato della 2^a Air Division e della RAF...», continuò l'ufficiale. «La RAF attaccherà obiettivi nella zona del ridotto, mentre noi attaccheremo il principale centro di traffico per il rifornimento dell'area. GH5530 è il nostro bersaglio in priorità uno.»

GH5530, come rivelarono le cartine e le fotografie aeree, era un ponte ferroviario a Salisburgo. Quando lo sentì al briefing preliminare, Manners brontolò ad alta voce. Un altro ponte ferroviario, un viadotto, come quello a Bielefeld che il gruppo aveva ripetutamente provato a colpire: per quanto ne sapeva era ancora là. Ora volevano che una formazione di bombardieri pesanti, volando a 6.500 metri di quota, colpisse la campata di un ponte larga meno di 5 metri. Che ne era stato del bombardamento tattico di Spaatz? I Mustang e i Thunderbolt sciamavano per tutta la Germania, lanciandosi contro aeroporti, ferrovie e ponti. Questo era un lavoro per loro. In ogni caso, chi diavolo pensava queste cose? Il bombardamento doveva essere fatto a vista – niente radar – e il tempo non prometteva nulla di buono.

Il rapporto meteo chiarì che il 96° Combat Wing si poteva aspettare «copertura da rotta a totale, con nubi medie e alte stratificate tra 2.500 e 10.000 metri sull'Inghilterra e il continente» a nord della zona dell'obiettivo. Ricognitori meteorologici sarebbero stati inviati in volo davanti alla formazione e avrebbero «controllato le nuvole per aiutare i bombardieri ad evitarle e assisterli nella salita». Al ritorno la formazione poteva attendersi «di incontrare un fronte

freddo con 10/10 di copertura nuvolosa a più livelli nella zona frontale, con possibilità di temporali». Il group avrebbe dovuto essere pronto a suddividersi in squadron per poter affrontare sulla via del ritorno eventuali condizioni meteorologiche avverse. Il rapporto sul tempo non suonò molto incoraggiante per Manners e gli altri bombardieri, che furono sorpresi dalle conclusioni della divisione che «la possibilità di condizioni a vista sull'obiettivo è buona. Ricognitori meteo voleranno in avanscoperta e controlleranno le condizioni del bersaglio per riferirle ai bombardieri».

L'ufficiale addetto fece la solita presentazione sulla Flak e sulle operazioni aeree nemiche, segnalando le zone di contraerea lungo la rotta. Il numero dei cerchi minacciosi si era ridotto in modo impressionante nelle ultime settimane man mano che le armate alleate occupavano città dopo città in Germania, ma il sud-est era tuttora fitto di Flak. Il reparto aveva effettuato missioni verso quella zona tre volte negli ultimi dieci giorni e i navigatori e i piloti avevano familiarità con i punti pericolosi lungo la rotta. La striscia rossa che indicava la direzione si protendeva attraverso il Belgio e la Germania poco a nord di Schweinfurt, poi girava a sud-est, seguendo un percorso che avrebbe portato la formazione giù per un corridoio tra le batterie di contraerea note di Regensburg e Monaco. «Il canale dall'IP [a sud-ovest di Regensburg] all'obiettivo è stretto e deve essere fatto bastare», mise in guardia l'ufficiale. «Le formazioni dovranno virare ben dopo lo sgancio, poiché ci sono altri cannoni a sud. Le formazioni saranno nel raggio d'azione delle difese conosciute per circa un minuto e un quarto prima dello sgancio delle bombe e per circa un minuto e mezzo dopo.»

Per quel che riguardava l'attività della caccia nemica, gli addetti alle informazioni della 2ª Air Division ritenevano che la Luftwaffe avesse concentrato i caccia nel sud-est e che vi potesse essere una forza di 150 intercettori monomotore operativi. L'ufficiale non lo credeva probabile, tuttavia avvertì che c'era la reale possibilità che una trentina di Me 262 tentasse di intercettare la formazione nella zona dell'obiettivo. Il 12 l'8ª aveva perso 25 bombardieri, per lo più a causa dei Me 262, quindi il pericolo era sempre imminente.

Quella mattina Farrington non avrebbe volato da capoformazione del group: in questa missione il 466° avrebbe guidato il 96° Combat Wing e il reparto sarebbe stato diviso in tre sezioni, A, B e C. Farrington avrebbe condotto la sezione B, consistente in uno squadrone di nove aerei del 466° e in un altro del 467°. Ciò significava che avrebbero volato più o meno al centro della formazione, una posizione in cui non operavano da settimane. Il pilota in comando assegnato a volare con loro, scoprì Farrington, era Louis Wieser. Farrington l'aveva conosciuto nei briefing per equipaggi capiformazione, ma non avevano mai volato insieme. Wieser era un uomo di West Point, dal torace tozzo, che aveva appena compiuto venticinque anni, aveva già volato un turno di combattimento completo e aveva avuto un incarico alle operazioni. Era uno dei pochissimi militari di carriera del reparto, una testa dura, ma che godeva di popolarità. Farrington ricordava che al Circolo ufficiali lo chiamavano Bud. Studiando lo schema della formazione, Farrington notò che Harold Read sarebbe stato il suo gregario di destra e avrebbe volato come vicecapoformazione della sezione B. L'equipaggio Read aveva effettuato la missione di Passau e aveva realizzato la più alta percentuale di bombe nell'area del bersaglio di qualsiasi altro equipaggio nella storia del 466°.

Quando gli uomini si alzarono e cominciarono a uscire in fila dalla sala briefing – con i navigatori e i bombardieri che si recavano ai loro rapporti specializzati –, Earl Beitler studiò i loro visi. Da quando aveva completato il proprio turno all'inizio di aprile, aveva lavorato alle operazioni del 787° e quel mattino aveva presenziato al briefing in qualità di osservatore. In piedi accanto al tavolino per le firme sul fondo, fece girare lo sguardo per la lunga sala cupa, scrutando i gruppetti di uomini tesi, preoccupati. Alcuni si dirigevano verso l'uscita, pronti a reclamare il loro equipaggiamento, altri restavano seduti, facendo le annotazioni dell'ultimo minuto sul materiale distribuito o discutendo con altri. C'erano molte facce nuove, pensò, rimpiazzi che arrivavano in ogni momento a cominciare il loro turno. Verso la parte anteriore della sala c'era un volto che spiccava sullo sfondo della mappa murale: in piedi con in mano lo sche-

ma della formazione, Jack Perella, il suo vecchio navigatore, parlava con Farrington e Regan. Accidenti, che aspetto stanco avevano.

Solo una settimana prima, rammentò, quando il suo equipaggio aveva terminato il turno, avevano festeggiato insieme: quello di Beitler, che aveva cominciato insieme a Farrington, aveva volato la sua trentacinquesima e ultima missione il 10 aprile ed erano tutti pronti a lasciarsi un po' andare. Cominciarono la serata al Circolo ufficiali, dove c'era scotch in abbondanza, poi se ne andarono per il villaggio al di là del cancello fino al pub, dove li raggiunsero gli avieri e la festa continuò. Perella era insieme a loro, felice che il suo vecchio equipaggio ce l'avesse fatta. Risero, bevvero, cantarono e bevvero ancora un po'. Qualcuno addirittura ballò con la moglie del proprietario. Ricordarono gli scherzi e le bravate in addestramento, i rischi corsi e le solite cazzate delle missioni. Erano felici: la loro guerra era finita e tutto lo spettacolo sarebbe presto terminato. I russi bussavano alle porte di Berlino. Gli americani stavano correndo verso l'Elba e, per l'inferno, alcune unità della 9ª armata erano in Cecoslovacchia.

Seduto allo stesso tavolo dell'amico ed ex copilota Neil Gobrecht, Jack, con gli occhi persi nel vuoto e un largo sorriso, teneva testa al compagno pinta su pinta. Faceva caldo nel piccolo pub e nelle loro divise di lana erano madidi di sudore. Era cominciato un nuovo giro di «Bless 'Em All» quando Jack si sporse sul tavolo, quasi rovesciando il suo bicchiere, e afferrò il braccio di Gobrecht.

«Neil», disse, «voglio che tu mi faccia un favore.»

«Qualsiasi cosa, fratello», rispose Gobrecht, con gli occhi che ancora seguivano i ballerini chiassosi, al di là della fronte imperlata dell'amico.

«Promettimelo», insistette Jack.

«Promesso.» Gobrecht sorrise distrattamente, cercando di mettere a fuoco l'immagine dell'amico. Sentiva le dita di Jack strette attorno al polso. «Dimmi, che c'è?» rise. «Vuoi i miei numeri di telefono di Londra? Sono tuoi.»

«Quando torni a casa», rispose Jack al di sopra del frastuono del bar, con gli occhi all'improvviso limpidi, la voce

sobria e fredda come pietra, «voglio che tu passi a trovare i miei.»

«Su!» sorrise Gobrecht, dando una pacca sulla spalla a Jack.

«A Joliet», disse Jack con ferma determinazione.

«Piantala», rise Gobrecht. «Tutta questa dannata guerra può finire da un giorno all'altro. Salterai tu stesso sui gradini d'ingresso fra non molto.»

«Promettimelo», ripeté Jack, con voce ferma, e Gobrecht, strizzando gli occhi nel fumo e fra le rauche risate e i canti in sottofondo, si interruppe. Sforzandosi di mettere a fuoco lo sguardo, si rese conto che Perella era serio.

«Certo, certo», rispose. Studiò il viso aperto dell'amico, coperto di sudore, con una traccia di schiuma sul labbro superiore. «Ci puoi scommettere, fratello.»

«Una promessa?»

«Una promessa.»

Qualcuno, col bicchierino in mano, stava tentando di arrampicarsi su un tavolo vicino al bar. Barcollò in piedi, agitando le braccia. Sarebbe caduto.

«Bene, allora», sorrise Jack, appoggiandosi allo schienale della sedia. «Facciamoci un'altra pinta.»

Beitler guardava adesso Perella che raccoglieva le sue carte e gli strumenti di navigazione nella sala briefing affollata. Con aria professionale, Jack superò Farrington e si recò al briefing per i navigatori. Al fianco aveva la sua calibro .45.

Erano appena passate le 05.00 e il cielo era ancora scuro e imbronciato quando il camion li mollò al sito protetto 58: non era una delle vecchie piazzole a padella, ma un quadrato in cemento più grande, subito a destra della torre di controllo. Su questo, oscillando nella fredda pioggia che sferzava a scrosci il campo, se ne stava accucciato il *Black Cat*: da dietro un'autobotte parcheggiata accanto all'ala destra li scrutava con i suoi occhi gialli, senza battere ciglio. Ad uno ad uno i membri dell'equipaggio saltarono giù dal 6 x 6, lanciando le borse del loro equipaggiamento sul cemento bagnato. Schivando le pozze iridescenti di acqua chiazzata d'olio che costellavano la superficie ruvida della piazzola,

caricarono la loro roba sull'aereo. Il capo specialista della squadra di terra aveva un berretto da baseball, la visiera girata dritta in alto. Mentre se ne stava presso il velivolo, con il grande bavero di lana del giubbotto rialzato contro il vento freddo, alzò la mano per salutare quando l'equipaggio gli passò accanto. Stava parlando a un uomo in una mantella macchiata di grasso che era accoccolato sopra il motore numero due, a colmare i serbatoi che riempivano la lunga ala rastremata di carburante avio a 100 ottani. Il *Black Cat* era stato in hangar per riparazioni, in quanto aveva subito qualche piccolo danno nell'incursione su Passau tre giorni prima. Il sottufficiale spiegò a Farrington che era stato riportato sulla piazzola nel tardo pomeriggio del giorno prima. Tutto era in buone condizioni, lo assicurò, mentre facevano il giro dei controlli prevolo. Farrington conosceva il velivolo: l'avevano pilotato su Berlino.

Il decollo era previsto alle 06.30, ma, quando presero posizione sull'aereo, scorrendo i consueti controlli prevolo, nessuno credeva realmente che sarebbero partiti. Il tempo era orribile, il peggiore che avessero mai visto. Montagne di nubi dense, gonfie di pioggia, sfilavano veloci sul campo e il vento teso che faceva svolazzare i teli delle tende accanto all'aeroplano era freddo e pungente. Osservando le nubi grige, opache, che scivolavano sullo sfondo del cielo nero sopra di lui, Perella scosse la testa, domandandosi quali sarebbero i venti in quota, chiedendosi di quanto avrebbero cambiato la loro velocità al suolo rispetto ai calcoli che aveva fatto al briefing. I venti e la turbolenza associati al fronte freddo avanzante, che non erano attesi fino al pomeriggio, erano arrivati molto prima del previsto. Ne discusse con Manners, che si stava ancora lamentando dell'obiettivo: a vista in un giorno come quello, brontolò, e per giunta un ponte ferroviario. Stava ancora mugugnando quando lui e Noe salirono attraverso il vano del carrello anteriore e si sistemarono ai loro posti.

A dispetto del tempo, i 29 B-24 rullarono dalle loro piazzole in orario e cominciarono la lenta, goffa processione lungo la pista di rullaggio perimetrale verso quella principale. Alle 06.31 esatte Louis Wieser, che sedeva al posto del

copilota, vide al di sopra della spalla destra un doppio razzo verde salire con un lento arco incerto dalla torre di controllo e quasi contemporaneamente udì il rombo dei motori del velivolo capoformazione che si lanciava lungo la pista. Tre minuti più tardi il *Black Cat* era in volo, in salita nel denso strato di nuvole. L'equipaggio Farrington era alla sua ventitreesima missione.

La copertura delle nubi era bassa, ma la visibilità al decollo era sorprendentemente buona – il campo, gli aerei, la terra immersi in un grigio monocromatico. Le nuvole incombevano in strati poderosi sull'East Anglia e il group lasciò la costa inglese a bassa quota, volando sopra il Mare del Nord verso il punto di ricongiungimento dello wing sul continente. Poco prima dell'attraversamento della linea di costa, Al uscì dalla sua torretta, sgusciò accanto a Brennan e Peterson al centro e si diresse verso il vano bombe. Superando l'antenna radar retrattile, posta dove prima c'era la torretta ventrale, alzò lo sguardo e vide Howard nel piccolo compartimento radio che in quell'aereo era sistemato su una piccola piattaforma sopra il vano bombe e avanzò con cautela sulla stretta passerella per armare le bombe. Portavano sei ordigni da 1.000 libbre: le grosse bombe grige erano appese ai loro ganci, tre su ciascuno dei lati.

Farrington sperava che il tempo sul continente sarebbe migliorato, ma, mentre la formazione procedeva rombando sopra il Belgio e poi dentro la Germania occidentale, la situazione peggiorò progressivamente. Strati di nuvole plumbee, come giganteschi lastroni di cemento, si allargavano in ogni direzione. Il ricognitore meteo che volava davanti alla formazione forniva un flusso continuo di indicazioni, conducendo i bombardieri lungo una rotta serpeggiante attraverso i banchi di nubi. Come esploratori che avanzassero strisciando attraverso i tenebrosi crepacci di una caverna, la formazione si snodava e si piegava con gli aerei che saliva- no e scendevano, oscillando a destra e a sinistra, cercando un varco fra nuvole irte come montagne. Scossa dai forti venti e dalle sacche di turbolenza, la formazione si disuniva, mantenerla stretta era fuori questione, rispettare la rotta prevista era impossibile.

Nei tre velivoli guida del 466° i navigatori e i mickey men lavoravano con il massimo impegno per determinare l'esatta posizione e, mentre la formazione proseguiva, a meno di un'ora dall'obiettivo, fu chiaro che il loro vagare attraverso le nubi li aveva portati fuori rotta a sinistra, a est di quanto pianificato. Il tempo era orribile e stava peggiorando di momento in momento: i ragazzi della meteorologia avevano preso un granchio. In ascolto sulla frequenza di comando, Howard si aspettava di udire il codice in quattro lettere che ordinava il rientro: attendeva di sentirlo - MALT -, battuto in Morse, da quando avevano raggiunto il continente. Aveva ascoltato Manners che si lamentava mentre si avvicinavano all'IP e aveva udito Perella, la voce tesa dall'aspezzatura, che chiamava le coordinate della posizione della formazione. A meno che il tempo non migliorasse drasticamente sull'obiettivo, un bombardamento a vista non sarebbe stato possibile e inoltre, insisteva Perella, erano ancora fuori rotta a sinistra.

Poco prima delle 10.30 la ricognizione della 2ª Air Division raggiunse l'area dell'obiettivo. Trovarono Salisburgo coperta da un fronte torreggiante, nubi massicce, tempeste e ghiaccio vetrone da 5.000 a 7.500 metri. Il messaggio dal velivolo meteo al pilota in comando della formazione gracchiò al di sopra delle interferenze. «Si raccomanda di rinunciare alla missione a causa di condizioni strumentali lungo la rotta e di condizioni di ghiaccio forte fino a 7.500 metri.» Il responsabile della missione esaminò rapidamente la situazione: il primario era fuori discussione, ma neppure il secondario era un'opzione: a differenza dello stretto ponte ferroviario, l'altro obiettivo, lo snodo ferroviario di Salisburgo, poteva essere bombardato utilizzando il radar, ma, come riconfermò il ricognitore meteo, le condizioni nell'area di Salisburgo erano impossibili. Con le linee del fronte così fluide e le truppe americane che dilagavano sempre più in profondità nella Germania sudorientale, colpire un obiettivo di opportunità sarebbe stato troppo pericoloso. Parlando in chiaro sulla frequenza di comando, il leader ordinò il rientro e una virata a destra per il ritorno alla base.

Un sospiro di sollievo corse per tutto il velivolo: non ci sarebbero stati momenti parossistici di terrore sull'obiettivo, nessun attraversamento di strati di contraerea, sospesi nel tempo, nessun incontro con Me 262. Avevano calcolato che erano vicini alle linee americane. Nel muso Curly Manners si staccò dal collimatore: basta con le preoccupazioni sulla velocità e sul vento, basta con il dubbio che il tempo avesse fatto marmellata dei numeri inseriti nel collimatore prima del decollo. Sul B-24, come già spiegato, il navigatore sedeva subito dietro il copilota, così Manners nell'angusto vano del muso aveva più spazio del solito per le gambe e si rilassò, allungando i piedi nel vano chiuso del carrello anteriore. L'aereo virò a destra, dirigendosi verso la base.

Nel momento in cui inserì nel suo registro la chiamata di rientro, annotando l'ora delle 10.32, Howard udì la voce di Perella gracchiare in cuffia: «Navigatore a pilota, non possiamo fare una virata a destra qui, entreremo in un'area pericolosa». Diede le coordinate: «Dai miei calcoli una virata a destra ci porterà direttamente su Regensburg». Tutti sapevano che cosa significava: uno dei centri più importanti per la produzione di caccia, era stato ripetutamente attaccato sin dal 1943. Solo dieci giorni prima il 466° aveva compiuto un'incursione su una raffineria in città e diversi aerei erano rientrati fortunatamente a casa con gravi danni causati dalla Flak sull'obiettivo. Controllando il suo schermo, Murphy confermò la loro posizione e Howard udì Wieser che, dopo aver controllato la mappa della missione aperta sul suo tavolino, mise in guardia il pilota.

In tutti gli aerei leader dell'intera formazione i navigatori e i mickey-men avevano fatto gli stessi calcoli e la frequenza di comando ribolliva di chiamate verso il responsabile. Nello stesso velivolo del CP,³ il navigatore capoformazione era giunto a conclusioni identiche e lo stesso aveva fatto l'operatore radar: fino a poco prima questi era stato istruttore in una scuola di navigazione negli Stati Uniti e per riuscire a essere assegnato a un'unità combat-

³ Command Pilot, pilota in comando.

tente si era presentato volontario per passare al radar; imbarcato con questo equipaggio veterano per la prima volta, stava volando solo la sua ottava missione, ma scrutando il suo schermo radar poteva vedere molto bene, proprio davanti, la chiara immagine irregolare di Regensburg, tagliata in due dalle anse del Danubio. Si chiedeva se il CP, seduto proprio davanti a lui, sapesse qualcosa che lui non conosceva: dopotutto era un veterano del combattimento, era stato un pilota da caccia ed era tenente colonnello. Non riusciva a capire perché il navigatore non si fosse fatto avanti. Poi udì la sua voce proveniente dal muso che dava una prua diversa; quasi simultaneamente lui stesso la ribadì e il pilota, quasi aspettasse quel segnale, inclinò all'istante il velivolo.

«Chi l'ha ordinato?» domandò il CP.

«Io», sbottarono insieme il navigatore e il radarista.

«Sono io al comando di questa missione», ribadì il CP.
«Manteniamo questa rotta.»

«Che diavolo sta succedendo?» si chiese il capoformazione di riserva, mentre seguiva il traffico di comunicazioni stando in ala destra al leader. L'intera formazione stava dirigendo esattamente sopra Regensburg: la grande chiazza rossa sulla mappa del briefing gli balzò alla mente. Ci doveva essere un errore: chiamò via radio il velivolo guida, che stava davanti a lui in basso.

«Silenzio in frequenza», tagliò corto il CP, «sono io a condurre questa missione!»

Il vicecapoformazione udì nell'interfono qualcuno borbottare: «Gesù!». Poi ci fu il silenzio.

La formazione cominciò un'ampia virata a destra. Nel *Black Cat* Jack Perella si allungò sopra la spalla di Jack Murphy per guardare sullo schermo radar le immagini baluginanti ed emise un rabbioso, disgustato grugnito; Murphy, alzando lo sguardo, concordò scuotendo la testa. A 6.300 metri George Noe, che stava nella torretta di prua, attraverso gli squarci della copertura di nuvole poteva vedere una scacchiera di campi e villaggi. Davanti alla formazione c'era la città di Regensburg.

La prima salva di contraerea apparve appena l'elemento

guida della formazione fece la virata. Farrington la vide chiaramente. Quattro granate, lontani batuffoli neri, esplosero circa mezzo chilometro davanti. «Flak», annunciò Noe dalla torretta di prua. Non era intensa: forse una batteria di quattro cannoni.

La salva successiva dimezzò la distanza. Quattro colpi.

Un boato fragoroso passò lacerante attraverso l'aeroplano. L'impatto scagliò Murphy contro lo schermo radar e Barrett, che stava nella torretta dorsale, andò a sbattere violentemente sull'impugnatura delle sue 12,7. Appollaiato sul seggiolino pieghevole tra Farrington e Wieser, Jack Regan cadde all'indietro contro il tavolinetto di Perella. Con la coda dell'occhio Farrington vide le fiamme, a meno di 3 metri da lui: una lingua di fuoco usciva dall'ala sinistra, da un punto tra il motore numero uno e il numero due. Un'ondata di terrore puro lo sommerse. «Oh, Dio», pensò, «i serbatoi di carburante!»

Nel compartimento radio Howard non riusciva a vedere nulla. L'urto dell'esplosione lo squilibrò, sbalzandolo dal suo seggiolino. Le pareti dell'aereo sembrarono ondeggiare verso l'alto. Scivolò indietro. Cercò a tentoni il paracadute e piegandosi su un ginocchio se lo agganciò. La testa gli pulsava. Il rumore, un sinistro stridore metallico, era insopportabile. Non riusciva a sentire niente nell'interfono, non riusciva a vedere nessuno.

Sollevandosi sui piedi, Bob guardò fuori dal finestrino laterale: il cielo grigio opaco era scomparso, al suo posto c'era un gigantesco schermo di fuoco; dietro si allungava un sinistro strascico di fumo. Un sibilo terribile ululava in tutta la sezione centrale. Il velivolo vibrava violentemente e il pavimento sembrava affondare, poi rialzarsi, sollevandogli i piedi da terra, poi lanciandolo indietro. Si buttò verso l'antenna radar, cadde riprese l'equilibrio, poi si diresse con una giravolta verso l'uscita di sicurezza nel pavimento a circa un metro di distanza. Appena si girò, sbatté contro Brennan: faccia a faccia si fissarono l'un l'altro, gelati per un istante, senza riuscire a vedere attraverso gli occhiali scuri le pupille dell'altro.

Al si diresse verso la coda, strappandosi la maschera ad

ossigeno e i cavetti radio. Sdraiato sulla piattaforma dietro la torretta, cercò il suo paracadute: dov'era? L'aereo sbatteva violentemente. Una cassetta di munizioni gli scivolò accanto e una grossa bombola gialla di ossigeno si sganciò dal suo supporto e si spaccò davanti a lui. Gli riusciva difficile muoversi. Trovò il paracadute e cercò di agganciarcelo al petto, ma le mani gli sembravano pesanti come il piombo e i ganci di metallo apparvero all'improvviso molto complicati. Avanzando faticosamente verso l'uscita di emergenza, fu sommerso da un profondo senso di sfinimento. Si accasciò. La vista gli si appannò; attraverso il fumo poteva indovinare due forme davanti a sé: Peterson e Brennan erano in piedi a circa trenta centimetri dalla botola. Sembravano lontani chilometri. Non ce l'avrebbe mai fatta. Gli si chiusero gli occhi. Il mondo si capovolse. Stava per morire.

Sdraiato sul pavimento nel muso, con le gambe nel vano del carrello, Manners udì Noc che annunciava la prima salva di contraerea. Si mise di botto seduto. Il suo primo istinto fu quello di ruotare e mettersi a faccia in avanti, ma prima che potesse girarsi, l'aereo si impennò e si inclinò a destra, scagliandolo sullo sgabello pieghevole vuoto del navigatore; la testa gli rimbombava e non riusciva a sentire niente nell'interfono. Non poteva girarsi, non poteva muoversi. Era quasi appiattito sul pavimento, con la forza centrifuga che gli premeva sul petto come un incudine e attraverso il plexiglass della cupoletta astronomica sopra di lui poteva vedere un insieme confuso di nuvole, lampi di blu, chiazze di marrone vorticanti. Si rese conto che non indossava il paracadute, ma la cosa sembrava poco importante: non sarebbe riuscito a lanciarsi dall'aeroplano.

Volando proprio in ala destra a Farrington, Harold Read vide una lingua di fuoco rosso arancio sbocciare dal lato sinistro del *Black Cat*; quasi nello stesso momento il velivolo di Farrington si impennò. Scagliato in alto e a destra dall'esplosione, si rovesciò proprio sul sentiero di volo di Read: mentre faceva freneticamente virare il proprio aereo, Read vide con la coda dell'occhio l'ala sinistra di Farrington che si piegava e si strappava in un'enorme, instabile palla di

fuoco. Il B-24 si piegò su un fianco e cominciò a cadere in un'ampia vite piatta.

Appena il quadrimotore si capovolse e il cielo si avvitò in un vortice vertiginoso, un rombo spaventoso riempì la carlinga. Stavano cadendo a spirale, l'ala si era staccata tra i motori numero uno e numero due e i serbatoi sarebbero esplosi. Farrington e Wieser lottarono con la forza della disperazione sui comandi per riprendere il controllo e rad-drizzare l'aereo. Incredibilmente, con il motore numero uno andato, l'incendio nell'ala si era spento. Il muso oscillò verso l'alto, la vite parve allargarsi in un grande cerchio asimmetrico e l'aeroplano, scuotendosi attraverso le nubi sfilacciate, si rimise dritto. Coperto di sudore, Farrington tirò a sé il volantino, grugnendo per lo sforzo. Si chiedeva se sarebbero riusciti a riprendere il controllo e a fare un atterraggio di fortuna da qualche parte. Campi, villaggi, una falce di bosco scivolarono attraverso le nuvole sotto di loro. Poi, i comandi si fecero tragicamente laschi, l'aereo si sollevò con un violento sobbalzo, scagliando intorno schegge metalliche e il muso puntò verso l'alto, senza peso nel cielo di piombo.

Henry Hiter, che volava da copilota proprio davanti a Farrington, udì gridare il suo mitragliere di coda: «B-24 che va giù, terzo squadrone».

«Chi è?» chiese il pilota.

«Capoformazione, terzo squadrone», replicò il mitragliere.

Hiter studiò rapidamente lo schema di volo. Con un groppo allo stomaco vide che era Farrington. Vivevano in camerata insieme, conosceva quei ragazzi, aveva volato con loro nella missione a Perleberg, aveva fatto con loro l'atterraggio di emergenza a Bruxelles.

«Qualche paracadute?» chiese.

«No», rispose il mitragliere, «nessun paracadute.»

«Torretta dorsale, qualche paracadute?»

«Negativo.»

Hiter si sforzò di guardarsi attorno, ma la formazione stava procedendo sulla sua rotta. La contraerea era cessata: non c'erano state più di otto salve. Scosse la testa disgustato.

«Aspettate», comunicò il mitragliere centrale, «vedo

qualcosa.» Fece una pausa. «Sìì, stanno uscendo dei paracadute.»

«Quanti?» domandò Hiter.

«Anch'io li vedo», gridò il mitragliere di coda.

Hiter piegò la testa su un lato, in ascolto.

Al di sopra del rumore dei motori, il mitragliere di coda cominciò a contare.

QUANDO I RAGAZZI SONO DI NUOVO A CASA

Il 7 maggio 1945 la radio annunciò che la Germania si era arresa. Al numero 2405 di Trunk Street il telefono non la smetteva di squillare. Dalle finestre aperte Mildred poteva udire il frastuono dei clacson e lo scampanio della chiesa di Ocoee Street. Era sveglia da prima dell'alba, ad ascoltare le notizie che venivano da Washington, New York e Londra, crepitando nell'aria primaverile. La guerra in Europa era davvero finita? Per settimane aveva atteso questa notizia, ma c'erano state così tante voci, così tanti falsi allarmi, che anche adesso non riusciva a capacitarsi pienamente che la guerra era finita. Tom, che era lontano da quasi due anni, sarebbe stato presto a casa e anche Howard. Non riusciva a crederci. Tentò di mettersi in contatto con la madre a Knoxville, ma le linee erano sovraccariche – era stato così per tutta la mattina – ed era troppo presto per chiamare Nancy, quindi restò seduta nel salottino sullo sgabello del piano con la sua tazza di caffè e cercando di capire il significato delle notizie.

Il settimanale «Herald» era sul divano e lei lo prese. Per settimane tutti avevano preconizzato il V-E Day e il giornale era pieno di annunci sulla chiusura degli uffici e ricordava che non si sarebbe venduta birra. Il presidente della Camera di commercio rendeva noto che i commercianti al dettaglio avevano deciso le modalità di chiusura per il V-E Day. «Se la notizia arriva prima delle dodici», lesse, «i negozi

chiuderanno in quel momento e rimarranno chiusi tutto il pomeriggio; se la notizia arriva dopo mezzogiorno, i negozi chiuderanno al momento dell'annuncio e resteranno chiusi per il resto del pomeriggio e per tutto il giorno seguente». Si chiese se ciò significava che i negozi stavano per bloccare le porte. Controllò il calendario delle razioni settimanali: aveva diversi bollini rossi per la carne e blu per cibi preparati. Se si sbrigava, avrebbe fatto in tempo ad andare a piedi in centro da Calloway's. Forse avrebbe chiuso anche l'ufficio postale: aveva le sue solite lettere da imbucare. Per quasi due anni aveva scritto quotidianamente una lettera a Tom e a giorni alterni una lettera a suo fratello Howard.

Aveva appena sparecchiato dopo la prima colazione quando la radio annunciò che la notizia della resa tedesca era prematura, un falso allarme. Il comando supremo alleato aveva rifiutato di confermare la precedente informazione. In ogni caso, sottolineava l'annunciatore, la notizia della fine della guerra in Europa era imminente. Restate sintonizzati. Mildred raccolse le sue lettere, una V-mail e una per via aerea, le infilò nel portafoglio e accostò la porta dietro di sé: non c'era bisogno di chiudere a chiave. Risalì Trunk Street sotto le fronde degli aceri, già di un verde brillante, girò in Parker Street e si avviò verso il monumento: era la sua solita strada per il centro. Per circa due anni aveva fatto questo percorso ogni giorno, quasi scavando un solco dal portico frontale all'ufficio postale in mattoni gialli. Certo il postino le avrebbe ritirato le lettere proprio a casa se avesse voluto, ma preferiva portarle lei stessa: le sembrava di rendere più diretto il collegamento con Tom e Howard.

All'ufficio postale parlavano tutti della resa. Se ne stavano a gruppetti sul marciapiede e sui gradini di granito tra i pali della luce in ghisa con i loro globi smerigliati. Imbucò le lettere, ricontrollando, come faceva ogni giorno, i numeri APO, poi attraversò il prato del palazzo del tribunale, scivolando accanto al palco decorato per la banda e alle panchine in legno piene, come ogni mattina dei giorni di lavoro, di vecchi giunti dalla campagna. I negozi erano ancora aperti e tali sarebbero rimasti almeno fino a mezzogiorno, anche se l'annuncio del V-E Day fosse giunto allora. I buoni

per le razioni erano nel portafoglio. Decise che c'era tempo per una sosta al Central Drug Store per una Coca alla spina prima di andare da Calloway's. Faceva già caldo.

Superò gli espositori di biglietti d'auguri e delle riviste verso il distributore di bibite sul fondo. I *séparé* erano pieni di commercianti e avvocati provenienti dal tribunale al di là della strada, già alla loro prima pausa caffè. Salutando con un cenno l'impiegato del reparto scarpe femminili del grande magazzino Parks Belk, si sedette su uno sgabello al bancone. Qualcuno aveva lasciato una copia del giornale della contea, aperto sul romanzo a puntate di John Hersey *Una campana per Adano*. Suo fratello James – il giovane dottore, come ad Howard piaceva chiamarlo – insisteva perché lo leggesse, ma aveva perso parecchie delle prime puntate e non l'aveva mai trovato interessante. Diede uno sguardo distratto al primo paragrafo, ordinò una Coca, estrasse la cannuccia dalla sua cartina e aspettò. Nel grande specchio sul muro dietro il bancone notò che i suoi capelli apparivano un po' scompigliati. Piccole ciocche si agitavano alla corrente d'aria che veniva dal ventilatore al soffitto e lei le rimise a posto con un colpetto discreto. All'inizio di maggio l'umidità era già pesante.

Stava ancora lottando con una forcina, infilandola sotto la folta capigliatura ondulata che le ricadeva sulla nuca, quando Margaret Ryden, la sua vicina di casa della porta accanto, apparve dietro di lei nello specchio, rossa in viso e ansimante. Anche il marito di Margaret, Knox, era oltremare e per mesi le due donne si erano confortate a vicenda, scambiandosi notizie, commiserandosi l'un l'altra, chiacchierando mattina e sera sui gradini del portico o attraverso la siepe dei cortiletti sul retro. Senza fiato, Margaret corse verso Mildred, cominciando a parlare prima ancora di fermarsi. Era venuta in bicicletta e l'aveva cercata all'ufficio postale.

«Che c'è?» chiese Mildred, ruotando sul suo sgabello.

Margaret si batté il petto, cercando di riprendere fiato. «È la Western Union»,¹ disse ansimando, «il furgone si è fermato a casa tua subito dopo che te ne eri andata.»

¹ Agenzia telegrafica americana.

A Mildred si gelò il cuore. Saltò giù dallo sgabello e corse verso Ocoee Street. Girando a sinistra superò di volata la Merchant's Bank, l'albergo Cherokee e la stazione degli autobus fino al piccolo ufficio della Western Union al di là del parco. Il cuore le palpitava: era successo qualcosa a Tom? A Howard? Forse erano buone notizie, la guerra era davvero finita, Howard o Tom avevano inviato un telegramma. Quando spalancò la porta a vetri suonò una campanella.

Mildred conosceva l'impiegata in servizio: aveva mandato così tanti telegrammi da quell'ufficio nei giorni precedenti all'invio oltremare di Howard e di Tom. «Signorina Bielenberg», tossì Mildred, senza fiato e lottando con un riflusso di paura, «c'è un telegramma per noi? Non ero a casa. Me l'ha detto Margaret.» Pareva che le parole si rifiutassero di uscire. La signorina Bielenberg alzò lo sguardo su di lei, poi lo riabbassò su alcuni fogli ordinatamente impilati dietro il bancone davanti a lei. Non stava sorridendo.

«Sì», disse, «c'era un telegramma, 2507 Trunk Street.»

«È giusto, è giusto», ansimò Mildred.

«Be', Mildred», disse la signorina Bielenberg, «il telegramma... il telegramma veniva dal ministero della Guerra.»

«Oh no, oh no», mormorò Mildred.

«Non era per te, cara», continuò la signorina Bielenberg dolcemente, «Era per tua madre.»

I pensieri di Mildred vorticavano. Mamma. Ciò significava Howard.

«Sai che non posso rivelare il contenuto del telegramma, Mildred», aggiunse la signorina Bielenberg, «ma questo te lo posso dire.» La sua voce sembrava così lontana, come se venisse da un altro pianeta. «Non è il peggiore.»

«La mamma non c'è», precisò Mildred. «Lei e papà hanno un appartamento a Knoxville. Lui lavora là.» Il telegramma doveva essere reinstradato: diede l'indirizzo di Morgan Street. Il padre sarebbe stato ancora al lavoro e James a scuola; la madre sarebbe stata sola a casa. «Puoi aspettare solo un po' prima di mandarlo?» chiese. «Voglio telefonare alla signora Orr: abita alla porta accanto. Può

andare dalla mamma e stare con lei.» La signorina Bielenberg annuì. «Naturalmente, cara», disse e Mildred era già sparita.

Correndo a casa, senza vedere le strade e i negozi, passando quasi senza una parola accanto a gente che la salutava, Mildred si precipitò dentro, contattò il centralinista e trovò la signora Orr a casa. Sì, sarebbe stata lieta di andare dalla signora Goodner. Sii coraggiosa, disse la signora Orr, abbi fede. Spera per il meglio. Mildred riattaccò. In piedi accanto alla finestra aperta, dove la mortella gigante aveva appena cominciato a germogliare, guardò fuori le foglie verde pallido. Cominciò a pregare.

Il telegramma non raggiunse Callie Goodner fino al tardo pomeriggio. Tentò di chiamare il marito Ernest al lavoro dopo che la signora Orr aveva bussato alla porta e con un'espressione strana le aveva detto del dispaccio telegrafico, ma non riuscì a raggiungerlo e quindi le due donne aspettarono quasi senza parlare, quasi – sembrava – senza respirare. Erano in piedi sotto il portico di mattoni rossi quando il familiare furgoncino della Western Union si arrestò al di là della strada e l'autista attraversò di corsa i binari del tram con il telegramma. Tenendola ben ferma nella mano sinistra, Callie aprì la busta ed estrasse il rettangolo di sottile carta giallastra. Le lettere stampate chiaramente in rosso formavano un messaggio di sole quattro righe, che non avrebbe mai dimenticato:

IL MINISTRO DELLA GUERRA DESIDERA CHE VI ESPRIMA IL MIO PROFONDO RAMMARICO PER IL FATTO CHE VOSTRO FIGLIO SERGENTE SPECIALISTA GOODNER HOWARD È CONSIDERATO DISPERSO IN AZIONE IN GERMANIA DAL 21 APRILE 45 SE VERRANNO RICEVUTI ALTRI DETTAGLI O INFORMAZIONI VI SARANNO PRONTAMENTE RESI NOTI SEGUE LETTERA DI CONFERMA

Durante la notte, nella piccola casa di Morgan Street i Goodner parlarono delle varie possibilità. Non poteva essere vero. La guerra in Germania era finita. I ragazzi stavano tornando a casa. Doveva essere un errore. Avevano ap-

pena ricevuto una lettera di Howard due giorni prima. Callic andò al cassetto dove teneva tutte le sue lettere. Aprì la busta: non era una V-Mail, ma una lettera di due pagine, datata 21 aprile, scritta apparentemente proprio quando Howard stava rientrando per la notte. Come poteva essere disperso in guerra il 21, quando lui aveva scritto una lettera proprio quella sera? Il telegramma doveva essere un errore. Decisero di fare una chiamata interurbana ai Brennan a Cliffside Park, New Jersey. Howard aveva fatto visita ai Brennan quando l'equipaggio era assegnato a Mitchel Field e le famiglie si erano scambiate gli auguri di Natale ed altri biglietti di saluto da quando i ragazzi erano oltremare. Il centralinista delle interurbane li mise in collegamento. I Brennan furono stupefatti dalla notizia: non avevano ricevuto telegrammi dal ministero della Guerra e anche loro avevano appena avuto notizie da Jack. Avrebbero trovato la lettera, controllato la data. Doveva essere un errore.

Il mattino seguente alle 8 il presidente Truman lesse alla radio una dichiarazione, annunciando che la guerra in Europa era finita: i tedeschi si erano arresi. L'8 maggio, proclamò nel suo piatto tono nasale del Missouri, era il V-E Day, il giorno che avevano atteso tanto a lungo. Ma a Morgan Street non ci furono celebrazioni. Con la posta del pomeriggio giunse una lettera ufficiale dal ministero della Guerra, confermando che il telegramma MIA² del 7 maggio non era un errore. La lettera formale non forniva ulteriori informazioni, nessuna indicazione su che cosa era successo. Firmata da un ufficiale dell'ufficio dell'aiutante generale, aggiungeva solamente: «Mi rendo conto dell'angoscia causata dalla mancanza di ulteriori informazioni o dettagli»; inoltre li assicurava che altre notizie sarebbero state inoltrate il più presto possibile. «Se non perverranno informazioni nel frattempo, mi metterò nuovamente in contatto con voi fra tre mesi dalla data di questa lettera.» Spiegava che era la prassi del generale comandante le forze aeree dell'esercito fornire qualsiasi dettaglio sugli aviatori dispersi alla ricezione del rapporto sull'equipaggio disperso, ma

² Missing In Action, disperso in azione.

non dava indicazioni su quando questo rapporto sarebbe stato completato.

Quella sera, a metà di un'esultante trasmissione da Londra, con la folla che festeggiava sfrenata e che rumoreggiava come un vulcano, in sottofondo al servizio giubilante, euforico dell'annunciatore, squillò il telefono e quando Callie alzò la cornetta riconobbe all'istante la voce di Helen Brennan. Avevano ricevuto un telegramma: il loro figlio Jack era disperso in azione.

«Avevo cominciato a scriverle ieri», scrisse Helen Brennan il 10 maggio a Callie, «ma non riuscivo a concentrarmi, così spero di riuscire a fare meglio oggi. Ho parlato con la signora Barrett martedì sera e fino ad allora lei non aveva ricevuto una sola parola, ma mi ha chiamato ieri sera e mi ha detto che ha ricevuto un telegramma nel pomeriggio. Suo figlio era il motorista dell'equipaggio e, quando Jackie ha scritto la lettera del 6 aprile (non so se Howard vi ha riferito qualcosa del loro atterraggio a Bruxelles, Belgio, circa il 3 aprile, quando i motori stavano per cedere e tutti avevano indossato il paracadute ed erano pronti a buttarsi), disse che con la misericordia di Dio e grazie alla freddezza del loro motorista e del loro pilota ce l'hanno fatta sani e salvi. Lo scrivo nel caso non ne abbiate sentito parlare prima. Mi ha dato coraggio perché penso che formavano un equipaggio meraviglioso, e se c'era una qualsiasi possibilità che si salvassero, avevano la capacità di riuscirci... Ho molta fiducia in loro. Certo spero che non verrà infranta. Ho scritto alla madre del ragazzo che vive a Brooklyn, ma fino ad ora non ho avuto sue notizie. Ho scritto anche alla signora Peterson, che vive... nell'Illinois. Sono i soli... indirizzi che ho... Be', cara signora Goodner, spero sinceramente e prego che riceveremo molto presto qualche buona notizia e la prego di non sentirsi a disagio per avermi telefonato perché mi ha aiutato a ricevere la notizia con meno shock. L'ultima lettera che ho avuto da Jackie è stata scritta il 20 aprile. Spero che sia davvero così, che la lettera di Howard sia stata scritta il 21 e sia tutto un equivoco.»

Helen Brennan mandò gli indirizzi dei Barrett e dei Se-raydarian e l'11 i Goodner chiamarono Ceecil Barrett a New

York. Helen Brennan li aveva preavvisati che lei e il marito erano separati: Ceceil Barrett viveva all'Emerson Hotel sulla Quinta Strada Ovest e suo marito, Howard, risiedeva nei Century Apartments, a Central Park Ovest. Howard Barrett era un importante uomo d'affari di New York, proprietario delle Barrett Amalgamated Industries, con uffici al Rockefeller Center, e aveva buone relazioni con esponenti dell'amministrazione Roosevelt, ora Truman. Pensavano che forse lui avrebbe potuto avere accesso diretto alle informazioni del ministero della Guerra, ma Ceceil Barrett non aveva notizie aggiuntive: anche loro avevano ricevuto il telegramma e la lettera di conferma e si stavano adoperando per scoprire ciò che potevano e si sarebbero messi subito in contatto se avessero avuto qualcosa da riferire.

Al contempo arrivò un'altra lettera per i Goodner, questa con un timbro di Chicago. «Non ci conosciamo, ma ho trovato il nome di H. Goodner su una banconota inglese che mio marito ha mandato a casa come souvenir», scrisse Marie Peterson. Suo marito, spiegò, era uno dei mitraglieri centrali dell'equipaggio. «Abbiamo due bambini, uno di sei anni e uno di quindici mesi.» Aveva ricevuto il telegramma del ministero della Guerra e cercava disperatamente informazioni. I Goodner sapevano qualcosa di più? L'ultima lettera di suo marito era stata scritta il 20 aprile e diceva che l'equipaggio non era andato in missione ed era rimasto a terra. «L'ansia di non sapere dove sono è mortale. Sperano che siano prigionieri di guerra. Le notizie di oggi dicono che, se i militari liberati e rientrati in Inghilterra lo richiedono, i parenti più stretti ne saranno prontamente informati, ma che non possiamo metterci in contatto sull'argomento con loro o con il ministero della Guerra. Se siete in grado di illuminarmi sulla situazione, ve ne sarò molto grata.»

Callie scrisse il pomeriggio stesso, menzionando ancora la lettera di Howard del 21 aprile e dando a Marie gli indirizzi dei Barrett, dei Seraydarian e dei Brennan. «Anche il marito di nostra figlia è con l'8^a Air Force in Inghilterra e si trova a un centinaio di chilometri da nostro figlio. Hanno passato... i loro permessi insieme e spesso si sono parlati per telefono.» Mildred aveva mandato un telegramma a Tom

alla sua base di Framlingham, dandogli la notizia e chiedendogli se riusciva a sapere qualcosa dal 466°. «Si sono tenuti sempre in stretto contatto», continuò Callie, «quindi ci sentiamo sicuri che Tom sia già fin d'ora riuscito ad avere tutte le informazioni disponibili e speriamo di avere presto sue notizie. Appena riceviamo qualcosa, ve lo faremo sapere nel modo più rapido possibile... Potrebbe capitare che si faccia sentire qualcuno dei ragazzi in persona, anche prima che il ministero della Guerra si metta nuovamente in contatto. Preghiamo per la salvezza di tutto l'equipaggio e, se questa è la volontà di Dio, torneranno a noi.»

In seguito al telegramma, i Goodner decisero di tornare alla casa di Trunk Street. Quell'indirizzo era la residenza ufficiale di Howard e tutte le comunicazioni del ministero della Guerra sarebbero state inoltrate lì. Callie voleva essere a casa, tra le mura dove aveva cresciuto la sua famiglia, circondata dalle fotografie dei bambini. Ernest avrebbe sistemato i loro affari a Knoxville e l'avrebbe raggiunta al più presto. Nel frattempo arrivò una lettera da Howard Barrett. Confermando che avevano ricevuto un telegramma MIA il 9 maggio, esponeva in dettaglio i passi che stava compiendo per ottenere informazioni sui ragazzi: «Il mio carissimo amico, senatore Quinn, ha subito contattato il signor Basil O'Connor, che è il capo della Croce Rossa Americana, e so che ci stanno lavorando. Ho anche mandato subito un cablogramma alla fidanzata di Jerry a Londra e anche lei si sta dando da fare per cercare di avere qualche ulteriore informazione. Ho così tanta gente che è impegnata a tentare di ottenere qualche notizia che potete essere certi che non appena avremo qualcosa ci metteremo subito in contatto con voi».

E concludeva pieno di speranza: «Jerry mi ha detto più volte con che splendido gruppo di ragazzi si trova. Il fatto che erano il velivolo capofila dimostra le loro qualità e noi sentiamo, come voi, che sarebbero stati in grado di cavarsela in qualsiasi emergenza. C'è una tale confusione laggiù al momento che è quasi impossibile ottenere qualsiasi tipo di notizia. Può essere accaduto che i ragazzi siano stati costretti a lanciarsi col paracadute su un terreno montuoso o che abbiano dovuto fare un atterraggio forzato. Là

le comunicazioni sono pessime e può essere successo che siano stati catturati e fatti prigionieri, nel qual caso è solo questione di qualche altro giorno prima che siano tutti rilasciati. Sappiamo esattamente come vi sentite e posso soltanto dirvi di farvi coraggio e spero e prego che i ragazzi ne escano tutti bene. La madre di Jerry ha la ferma convinzione che i ragazzi siano salvi, perché poco prima di partire Jerry le ha promesso che sarebbe ritornato e lei dice che non è mai venuto meno a una promessa che ha fatto».

Quando la lettera di Howard Barrett giunse nel Tennessee, trovò i Goodner sconvolti da un secondo colpo devastante. Martedì, 17 maggio, Helen Brennan aveva telefonato, raccontando che nel pomeriggio era arrivato un altro telegramma dal ministero della Guerra: diceva che il loro figlio Jack era morto, caduto in combattimento in Germania il 21 aprile. Callie fu travolta da un'ondata di panico. I Brennan avevano febbrilmente chiamato le famiglie degli altri membri dell'equipaggio nell'area di New York e avevano scoperto che solo loro avevano ricevuto il secondo telegramma. I Goodner avevano saputo qualcosa? No, no, niente, proruppe Callie. Non c'erano dettagli, disse Helen, solo il telegramma: dichiarava che sarebbe seguita una lettera di conferma.

Per tutto il giorno successivo Callie e Mildred aspettarono in casa, timorose di uscire, timorose di rispondere al telefono, timorose di non farlo, timorose di ogni auto che rallentasse o si fermasse sulla strada, timorose della posta, timorose della piccola busta della Western Union. Mildred era preoccupata per non avere avuto notizie da Tom: forse non poteva telegrafare, forse l'alto comando delle forze aeree dell'esercito non glielo permetteva. Aveva mandato il suo cablogramma il 13; forse lui non sapeva ancora niente. Poi, al calar della sera, come aveva fatto per due anni, si sedette a scrivere due lettere, una a Tom e una a Howard.

Stava ancora scrivendo quando squillò il telefono e Callie sollevò la cornetta: era Helen Brennan, senza fiato ed eccitata. Aveva appena ricevuto una chiamata dalla famiglia di Albert Seraydarian a Brooklyn. Solo ieri aveva parlato con il cugino di Albert – la madre di Albert non aveva il telefono – e da quando avevano avuto il telegramma MIA, i Se-

raydarian non avevano più sentito nulla dal ministero della Guerra. Tuttavia oggi avevano delle notizie, incredibili, buone notizie! Avevano ricevuto una lettera da Albert! Era vivo! Tutto l'equipaggio era vivo, insisteva il cugino, liberato dall'esercito americano da un campo di prigionia tedesco! I Brennan erano stupefatti. La lettera era datata 5 maggio, meno di due settimane prima. Helen aveva chiamato il marito e questi aveva sollevato la cornetta al piano terra. Avevano ascoltato insieme, senza fiato, il cugino di Al che leggeva la breve lettera. La lesse due volte. Alla seconda lettura, era apparsa più ambigua di quanto la facesse il cugino di Albert, ma lui era certissimo. L'equipaggio era salvo. I Brennan dovevano ignorare il secondo telegramma.

I Goodner erano molto sollevati. Le loro preghiere erano state esaudite. Ma il loro sollievo ebbe vita breve: il 21 maggio Helen Brennan scrisse di nuovo. «Vi accludo una copia della lettera che Albert Seraydarian ha scritto a sua madre», cominciava Helen. «Era il mitragliere di coda. Il cugino aveva dichiarato al telefono che *tutto* l'equipaggio era salvo e che stavano tutti bene. Anche quando lo misi alle strette e gli dissi che avevamo ricevuto un telegramma con il triste annuncio, ci disse di ignorarlo poiché la lettera diceva che erano tutti salvi ed erano stati liberati. Sembrava così bello che non ho potuto fare a meno di chiamarvi e di darvi la buona notizia. Oggi, per convincerci, siamo andati in auto fino a Brooklyn per vedere la lettera e ricopiarne qualche brano, quindi accludo una copia.»

La lettera diceva: «Carissima mamma, so che fino a questo momento hai pianto e ti sei domandata dove io fossi e se fossi vivo. Bene, tutto quello che posso dire è che Dio ha cancellato il mio nome dalla lista e che sono vivo e tutto intero. Quello che mi è successo è una storia davvero lunga e pazzesca, quindi la tengo in serbo finché ci rivedremo, il che accadrà molto presto. Sono grato e riconoscente a Dio perché mi ha reso possibile rivedere ancora la mia gente. Mamma, ti prego, per amor mio e del mio equipaggio, accendi qualche candela e fai dire al prete qualche preghiera per quelli che vivono e per quelli che hanno dato la loro vita per la pace e la sicurezza del mondo. Non posso dirti molto

di più, mamma, perché ogni parola mi porta lacrime agli occhi e umiltà al cuore. Non sono più prigioniero perché il nostro esercito ha preso il campo e siamo stati liberati. Sarò a casa presto. Riguardati e di' a tutti gli altri che sono salvo e che fra breve sarò a casa. Non so la data definitiva del mio ritorno, ma puoi stare ben certa che sarà prestissimo, Il tuo amato figlio, Albert».

Il contenuto diede ad Helen Brennan pochi motivi per una rinnovata speranza. «Non so come interpreterete questa lettera», scrisse a Callie, «ma a me non suona molto incoraggiante, soprattutto dopo aver ricevuto il secondo telegramma. Finora sembra che io sia l'unica ad averlo avuto, almeno dei quattro indirizzi che conosco.» Dopo l'ottovolante emotivo che l'aveva strapazzata per più di una settimana, era profondamente scossa. «Mi hanno promesso che faranno in modo che Albert ci telefoni e venga a trovarci quando arriva a casa; quindi non appena sapremo la vera storia vi informerò, ma vi assicuro che dovrà venire da una fonte autentica. Spero che ciò non deluda troppo.»

Quasi nello stesso momento, George Manners a Pittsburgh aprì la sua cassetta della posta e scoprì una lettera di suo fratello Chris: il bombardiere era vivo. Forniva pochi dettagli, ma specificava che era stato fatto prigioniero e poi liberato dall'esercito americano. Era stato portato a Camp Lucky Strike in Francia per le pratiche e poi era stato fatto rientrare in volo a Attlebridge. Era sulla strada di casa. La sua lettera non conteneva informazioni sulla missione o sul destino dell'equipaggio, ma la notizia della sua sopravvivenza passò rapidamente tra le famiglie, accendendo una rinnovata fiammata di speranza. Dal momento che Manners stava nella parte prodiera dell'aereo e Seraydarian in coda, forse altri erano stati in grado di buttarsi. Così la piccola comunità di famiglie, legate nell'ansia, nel timore e nella speranza, continuavano ad aggrapparsi alla possibilità che altri si fossero lanciati dal velivolo, o che questo avesse fatto un atterraggio di fortuna e che l'equipaggio potesse ancora comparire. Ciò era possibile nella grande confusione in Germania alla fine della guerra e non erano rare le storie di aviatori che riapparivano dal nulla mesi dopo essere stati dati per perduti.

Marie era andata a fare compere il mattino del 26 maggio: Bobby era a scuola e lei aveva portato Arthur ad Hammond Street al negozio di alimentari a prendere un po' di latte. Tenendo il bimbo in equilibrio sul fianco, fece scivolare la borsa della spesa sul gradino e aprì la porta-zanzariera. Armeggiando con la chiave vide, appoggiata contro la porta di casa, una piccola busta color avorio. Un telegramma. Non possono fare così, reagì indignata mentre si chinava a raccogliere la busta. Non possono limitarsi a lasciare un telegramma! Devono essere buone notizie, implorò fra sé. Doveva essere così. Non avrebbero lasciato un telegramma con qualche brutta notizia. No, dovevano essere buone notizie, cercò di persuadersi. Ti prego, fa' che siano buone notizie.

Con le dita tremanti, lacerò la busta e aprì il foglio. Dalle strisce di nitide lettere nere incollate frettolosamente sulla pagina, una ridda di parole la assalì e poi si palesò con terrificante chiarezza.

IL MINISTRO DELLA GUERRA DESIDERA CHE VI ESPRIMA IL SUO PROFONDO RINCRESCIMENTO PER LA MORTE IN AZIONE IL 21 APRILE 45 DI VOSTRO MARITO SERGENTE PETERSON ROBERT E. PRECEDENTEMENTE DATO PER DISPERSO IN AZIONE SEGUE LETTERA DI CONFERMA

Quel giorno la Western Union consegnò lo stesso devastante messaggio ai Farrington in Oriole Avenue a St. Louis, ai Regan in Ketcham Street a Queens, a John e Margaret Perella in Grant Street a Joliet, a Henrietta Noe a Detroit e ai genitori di John Murphy a West Chester, Pennsylvania. Nella lettera di conferma che seguì, il ministero della Guerra fornì i primi frammentari dettagli sulla missione. Rivelò che il loro figliolo o marito era membro di un equipaggio «di un bombardiere B-24 Liberator che era partito dall'Inghilterra per una missione su Salisburgo, Germania, il 21 aprile 1945. Il rapporto di equipaggio disperso evidenzia che durante questa missione, verso le 10.35, mentre si trovava nelle vicinanze di Regensburg, Germania, il bombardiere è stato oggetto di fuoco contraereo nemico ed è

stato visto riportare danni. Sono stati osservati tre paracadute uscire dal Liberator danneggiato, mentre scendeva verso terra. Spiace a questo comando non siano pervenute altre informazioni relative all'ultima missione del tenente Perella, o Farrington, o Regan, o Murphy, o Noe». La lettera conteneva anche un elenco degli indirizzi dei parenti più stretti di tutti i membri dell'equipaggio.

Per quanto scarni fossero questi dettagli, essi rappresentavano le prime informazioni reali che ebbero le famiglie. Ma le lettere sollevarono nuovi quesiti per ciascuno. Considerati Seraydarian e Manners, non c'erano notizie del terzo paracadute; sei membri dell'equipaggio erano stati dati per caduti in combattimento, ma i Barrett e i Goodner non avevano avuto nessun messaggio KIA.³ Nessuno dei ragazzi aveva fatto menzione nelle proprie lettere di Louis Wieser e lui non compariva nella foto dell'equipaggio. Forse era lui con il terzo paracadute.

«Vorrei poter cominciare con buone notizie o parlare a voi tutti di persona», iniziava Tom nella sua lettera del 20 maggio. «Ho ricevuto la notizia che Howard era disperso da Mildred la domenica, 13 maggio. Mi hanno portato il cablogramma in camerata e, dopo averlo letto, mi sono precipitato al telefono e ho cercato di mettermi in contatto con la sua base... Non ci sono riuscito, ma ho preso accordi per andarci il giorno dopo con una jeep. Ho chiamato ancora alle 07.30 e infine ho avuto la comunicazione alle 10.00. Ho parlato con l'aiutante e il sottufficiale di servizio e mi hanno detto che avevano qualche notizia per me, ma che non potevano darmela per telefono. Sono partito... in auto verso la sua base, una distanza di 140 chilometri via terra, e sono andato al suo squadrone. Ho parlato con il sottufficiale di servizio e con l'aiutante... Stavano facendo tutto quello che potevano per conoscere i fatti con precisione. I fatti, per quanto vi posso dire, sono questi: sono stati abbattuti dalla Flak; ho parlato con membri degli altri equipaggi che hanno volato nella stessa missione e ho letto i rapporti del servizio informazioni.» Ma tutto ciò che riuscì a scoprire sul *Black*

³ Killed In Action, caduto in combattimento.

Cat e sul suo equipaggio gli era proibito scriverlo a casa. «Secondo le regole della censura e la prassi nell'esercito», scrisse rassegnato, «non posso dirvi niente di più finché il ministero della Guerra o il suo squadrone ve lo notificano ufficialmente. Abbiamo ancora la stessa censura che c'era quando la guerra era in corso e possiamo solo aspettare. Chiamo il reparto ogni giorno e loro hanno il mio numero di telefono; mi hanno promesso che nell'istante stesso in cui avranno qualche ulteriore informazione mi chiameranno subito e a mia volta vi telegraferò.» Era frustrante ed esasperante, ma esortò i Goodner a non perdere la speranza. «Quando una persona è nell'elenco dei "dispersi", si fa ogni sforzo per conoscere la sua reale condizione e si fanno molti errori. So di un mucchio di ragazzi che erano elencati fra i dispersi e sono ritornati quattordici mesi più tardi, quindi c'è ancora speranza.» Tuttavia, nonostante le parole d'incoraggiamento, la lettera di Tom non era molto ottimistica. «Spero di potervi dare presto qualche buona notizia di Howard e aiutatemi a sperare e a pregare che stia bene. L'ultima volta che siamo stati insieme abbiamo fatto i piani per il ritorno a casa: lui sarebbe andato alla porta principale e io sarei andato a quella sul retro. Avevamo così tante cose da dirvi dell'Europa e di dove eravamo stati e di che cosa avevamo visto. Qui allo squadrone sono stati tutti molto colpiti dalle notizie che hanno ascoltato e si uniscono tutti a me in preghiera per la sua salvezza.»

La lettera di Tom giunse a Trunk Steet l'ultima settimana di maggio, in un momento in cui tutte le famiglie dell'equipaggio comandato da Richard Farrington aspettavano disperatamente ogni indizio di notizia, ogni scheggia di speranza cui potessero aggrapparsi. Poiché dal ministero della Guerra non arrivava alcuna informazione, si rivolsero gli uni agli altri. Marie non era pronta ad abbandonare le speranze. «Anch'io volevo scrivere con la speranza di notizie migliori», scrisse a Mildred il 31 maggio. Dopo il secondo telegramma non aveva sentito altro. Dovevano seguire una lettera del cappellano e una del comandante, ma al momento lei non sapeva nulla. «Non credo che sia morto», scrisse. «Ho una copia della lettera di Albert e lui riferisce "quello che è suc-

cesso a me". Lui probabilmente pensava che altri dell'equipaggio fossero salvi e che si fossero fatti sentire. Dovrebbe tornare a casa presto, se è stato rilasciato il 5 maggio.»

Nella prima settimana di giugno Albert Seraydarian rientrò a casa a Brooklyn; aveva completato le procedure previste per i prigionieri di guerra al campo Lucky Strike in Francia e aveva fatto la traversata transatlantica fino a Boston. Al campo Miles Standish aveva concluso tutto il lavoro burocratico necessario per una licenza a casa, aveva telefonato alla famiglia, la cui unica comunicazione con lui era stata la sua lettera V-mail del 5 maggio, e aveva preso il treno per New York. Alla Grand Central Station aveva deciso di non andare a Borough Park in sotterranea, ma di fare il grande e di prendere un taxi direttamente fino alla Cinquantunesima. Quando il taxi girò attorno al familiare angolo del quartiere, vide al di là della staccionata che separava le case dai binari della ferrovia un grande cartello che diceva «Benvenuto a casa, Albert» e un altro striscione teso attraverso la strada. La sorella, la madre, ora gravemente malata, e i suoi cugini si erano tutti radunati per dargli il benvenuto a casa e, non appena uscì dal taxi, con lo zaino a tracolla, Al Seraydarian fu sopraffatto dalla gioia.

Tuttavia, pur nel grande giubilo che circondava il suo ritorno, non poteva nascondere un peso quasi insopportabile di dolore e confusione. L'11 giugno Al andò a fare visita ai genitori di Jack Brennan: sarebbe stata la prima di molte visite, chiamate e lettere alle famiglie dei suoi compagni di equipaggio. Quella sera Helen Brennan scrisse ai Goodner tutta la storia. «Oggi abbiamo avuto qui Albert Seraydarian, e ci ha raccontato ciò che è successo: sembra che la missione avrebbe dovuto essere cancellata. La visibilità sulla Francia era molto scarsa e sulla Germania era ancora peggiore. Quando ormai erano vicini al loro obiettivo, venne dato il segnale di annullamento e stavano tornando a casa senza avere sganciato le bombe. La visibilità era così scarsa che di tanto in tanto, mentre erano diretti verso l'obiettivo, erano fuori formazione. Si trovavano sopra Regensburg, a una quota di circa 6.500 metri, quando la loro ala sinistra venne colpita dalla contraerea ed esplose in fiamme.

Nel frattempo il pilota diede il segnale di abbandono del velivolo. Albert era solo in coda, senza indossare la maschera ad ossigeno e il paracadute. Cominciò a venire in avanti e vide Peterson e Brennan che davano strattoni al portello d'emergenza per lanciarsi; svenne perché non aveva la maschera e cadde. Quando si riebbe, c'era un grande buco e si rese conto che l'aereo si era spezzato e afferrò rapidamente il paracadute cercando di indossarlo: l'aveva agganciato solo sul lato sinistro quando si aprì e lo trascinò fuori. L'unica cosa che vide mentre veniva giù fu un altro paracadute, era il ragazzo dei Manners, e la parte restante del velivolo che cadeva in una vite di coda e quindi un'esplosione... non ha visto i corpi, ma ha detto che solo poco meno di un miracolo potrebbe averli salvati.»

Il giorno dopo Al raccontò la stessa storia a Howard Barrett, che la riferì in modo sintetico ai Goodner: «I ragazzi sull'aereo non hanno mai avuto una possibilità perché il velivolo è entrato subito in picchiata e quando ha toccato terra le bombe sono esplose. Albert dice tuttavia di non arrendersi, perché, proprio come lui è salvo per miracolo, altri ragazzi potrebbero essere riusciti a buttarsi e potrebbero trovarsi in qualche ospedale». Di due cose, tuttavia, era quasi sicuro. «Non ha visto altri paracadute scendere, per quanto si guardasse attorno... sicuramente ha visto l'aereo precipitare al suolo ed esplodere. Albert ha la sensazione che diversi altri ragazzi potrebbero essersi buttati fuori, ma gli unici due di cui è sicuro sono lui stesso e Christ Manners.»

Mentre i Goodner cercavano di affrontare questi sinistri dettagli, arrivò una lettera dal padre di Louis Wieser. Spiegava il ruolo di suo figlio sul velivolo e rivelò che loro non avevano ricevuto il telegramma MIA fino al 21 maggio. Aveva parlato con Christ Manners a Pittsburg, ma aveva saputo ben poco da lui. Il signor Wieser si era anche messo in contatto con tutte le altre famiglie, ma suo figlio era ancora dato per disperso. «Stiamo cercando in tutti i modi di scoprire che ne è stato del resto di questi sfortunati ragazzi», scrisse. Aveva chiesto a un caro amico, un maggiore di stanza vicino a Regensburg, «di fare indagini su quel mistero». Aveva anche fatto appello a un residente locale assegnato al

quartier generale della Croce Rossa a Bruxelles «di aiutare... a trovare questi ragazzi che mancano all'appello». Promise di far saper qualsiasi informazione ricevuta ed esortò i Goodner «a continuare a sperare, come facciamo noi, in buone notizie, nonostante tutto quello che è successo».

Anche Marie scrisse a Mildred all'inizio di giugno: «Non ho ancora avuto nulla da Bob, ma spero ancora». Aveva letto una copia della lettera di Albert del 5 maggio e si era interrogata sul suo significato. «È strano come le parole possano assumere significati opposti. Avevo una copia che la signora Brennan aveva mandato alla madre di Bob e l'ho letta 10.000 volte e più cercando di trovare un segno indicante che l'equipaggio si era salvato!» Continuava riferendo una storia riportata dai giornali di un asso dell'aviazione appena ritornato a Chicago, che era stato abbattuto, si era lanciato, era stato catturato dai tedeschi, era stato fucilato dalle SS e dato per morto, ma aveva trovato miracolosamente la strada per le linee americane. «Queste storie mi fanno sperare che i ragazzi del nostro equipaggio, così arditi e coraggiosi, torneranno tutti a casa.» Anche suo fratello era appena ritornato dalla Francia e diceva che «è tutto così caotico in Europa e i nostri ragazzi potrebbero non trovarsi in un posto da cui si possa telegrafare a casa, ma spera che ora siano sulla strada del ritorno».

Con il passare dei giorni, le famiglie erano assalite da notizie contraddittorie. All'inizio di giugno, Mildred parlò con un uomo che aveva un amico nella missione del 21 aprile. Questi gli aveva garantito con grande sicurezza che erano stati visti quattro o cinque paracadute abbandonare il B-24. Mildred inviò subito questa informazione a Howard Barrett con un espresso il 15 giugno, augurandosi che riuscisse a scoprire qualcosa di più. Dopo aver parlato con diversi amici dell'8^a Air Force, Mildred aveva avuto un'altra briciola di speranza: poiché la missione era stata richiamata, forse le bombe erano state disinnescate, o forse le spine di sicurezza non erano mai state tolte. Se era così, forse era meno probabile che esplodessero durante un atterraggio di fortuna e i ragazzi sull'aereo avrebbero potuto salvarsi. Manners doveva sapere se le spine erano state tolte

e lei scrisse a Howard Barrett comunicando le sue informazioni e i suoi dubbi.

Il 17 giugno Howard telefonò a Christ Manners, che era tornato a casa a Pittsburgh. Durante questa conversazione, il bombardiere in sostanza ripeté la storia di Albert, ma aggiunse alcuni dettagli nuovi. «Manners si è buttato da 6.500 metri circa, ma non avendo indossato correttamente il paracadute questo si è aperto solo molto vicino al suolo... non ha potuto vedere se qualche altro oltre a Seraydarian e a lui stesso era riuscito a lanciarsi. Lui naturalmente pensa che se qualcuno ce l'avesse fatta, sarebbe un miracolo, ma non può dire con assoluta sicurezza sì o no. Per il resto pare che concordi con Seraydarian su tutti gli altri dettagli.»

Howard Barrett decise di vedere nuovamente Al il giorno seguente, con la speranza che «fosse in uno stato mentale migliore» e potesse «discutere della cosa con un po' più di chiarezza». Promise di scrivere ancora a Mildred subito dopo quella conversazione. Non gli era venuto in mente di chiedere a Manners se le spine fossero state tolte dalle bombe, ma contava di domandarlo ad Albert il giorno dopo. «L'unica cosa incoraggiante che vedo al momento è che il ragazzo con cui avete parlato è sicuro di aver visto uscire quattro o cinque paracadute. Speriamo e preghiamo che questa sia la realtà... Ancora non so dove siano stati trovati i sei ragazzi che sono stati dati per morti», scrisse il signor Barrett. Se Jerry, Howard e Louis Wieser non erano stati localizzati sull'aereo, forse erano davvero riusciti a lanciarsi, forse erano *loro* i tre paracadute visti dagli altri velivoli della formazione: dopotutto sia Manners sia Seraydarian pensavano di aver aperto i loro paracadute vicino al suolo. Ciò avrebbe spiegato la discrepanza nel numero dei paracadute.

Tuttavia la conversazione con Al non diede a Howard Barrett molto cui aggrapparsi: scrisse a Mildred che Albert aveva tolto le spine dalle bombe quando giunsero sull'obiettivo e «quando l'aereo è venuto giù, si sente assolutamente sicuro che le bombe sono esplose quando il velivolo è precipitato al suolo. Ha anche avuto la sensazione che ci sia stata un'esplosione del serbatoio di benzina ancora per

aria». Il signor Barrett aveva scritto tutto ciò in una lettera al ministero della Guerra, sottolineando che «diverse famiglie sono ansiose di conoscere i dettagli», ma che lui non aveva ricevuto novità da nessun canale ufficiale. «Non posso aggiungere altro al momento», scrisse, «ma spero che abbia ragione il ragazzo il cui amico ha visto quattro o cinque ragazzi lanciarsi. C'è solo da continuare a pregare e sperare che arrivi qualche buona notizia.»

Parecchi giorni dopo, Marie scrisse a Mildred. «Sono in campagna da mia suocera, in visita con i bambini. La Purple Heart⁴ è stata recapitata qui, ma non aprirò la scatola per vederla. Preferirei restituirla al presidente. Che misero scambio, tutte queste medaglie senza significato al posto di mio marito.» Anche il cappellano cattolico del 466° aveva scritto e dal quartier generale dell'8ª Air Force era arrivata una lettera che forniva i dettagli già noti sulla missione. E tuttavia non poteva arrendersi.

Per tutti gli ultimi giorni di maggio, mentre una famiglia dopo l'altra riceveva il messaggio KIA, i Goodner attesero con una combinazione di speranza e di orrore. Ma non arrivava nessun telegramma e con il passare dei giorni si adagiarono in una lunga veglia, in attesa di una parola da parte di Howard. James era a casa dall'università, Ernest aveva chiuso l'appartamento a Knoxville e Mildred viveva ancora nella casa di Trunk Street. Nancy passava ogni giorno e tutti insieme riandavano ai vari scenari, il numero dei paracadute, dove poteva trovarsi Howard, come mai non aveva potuto mettersi in contatto. Studiavano le dichiarazioni di Albert e di Christ Manners, analizzavano le poche cose apprese dal ministero della Guerra e da altre fonti. Restarono in contatto con le altre famiglie, scambiandosi frammenti di informazioni e parole d'incoraggiamento, legati a loro da un involuppo di disperate speranze. Continuarono a scrivere a Howard tutti i giorni, ma a metà giugno le lettere cominciarono a tornare, le buste stampigliate con il sinistro timbro: DISPERSO; la prima era arrivata a Nancy: sua madre,

⁴ Medaglia al merito conferita ai caduti o ai feriti in servizio, istituita da George Washington nel 1782.

scambiandola per una lettera di Howard, l'aveva chiamata eccitata in ufficio e per un breve istante c'era stata una nuova ventata di speranza. Callie cercava di tenersi occupata con il cucito, Ernest ascoltava le notizie sui combattimenti alla radio, tutti tentavano di tirare avanti, ma le ore del giorno scorrevano interminabili, trascinate da una lenta corrente di paura.

Il 24 giugno era una domenica e Mildred e Callie erano sole a casa quando l'incaricato della Western Union bussò alla porta d'ingresso. Aveva un telegramma per la signora Goodner, disse. In quell'istante così carico di terrore e speranza, così intrecciato di preghiera e timore, Callie aprì la busta. Lesse solo le prime parole:

IL MINISTRO DELLA GUERRA DESIDERA CHE VI ESPRIMA IL SUO PROFONDO RINCRESCIMENTO

Un'occhiata al viso stravolto della madre fece capire a Mildred che suo fratello Howard non sarebbe tornato a casa.

Quella desolata domenica sera, Mildred chiamò i Barrett a New York, chiedendo se avevano ricevuto lo stesso telegramma. Le notizie su Howard giunsero ai Barrett come un colpo terribile. «Spero e prego che il telegramma che avete ricevuto domenica sia un errore, perché in qualche modo la signora Barrett e io stesso abbiamo sempre avuto la sensazione che Howard e Jerry fossero i due ragazzi che si sono buttati.» I Barrett non avevano ricevuto nessuna comunicazione e il giorno dopo fecero un'altra inutile telefonata a Washington. Il ministero della Guerra non confermò neppure il rapporto secondo il quale tre paracadute erano stati visti abbandonare l'aeroplano. Ciononostante i Barrett esortarono i Goodner a tener duro. «Non abbiamo altro da aggiungere al momento, ma posso dirvi soltanto di continuare a sperare. Il fatto che siano stati visti uscire dall'aereo diversi paracadute e che solo di due ragazzi si sia avuto notizia potrebbe darvi qualche speranza, nonostante il messaggio che avete ricevuto dal ministero della Guerra.»

Dopo l'angosciata chiamata di Mildred della sera del 24 giugno, i Barrett attesero per giorni, con timore crescente, oscillando tra il sollievo per non aver ricevuto telegrammi e la paura paralizzante che in quel preciso momento la stessa desolante comunicazione stesse seguendo la sua strada tortuosa verso di loro, attraverso la burocrazia militare. Sfruttando tutte le sue conoscenze, Howard Barrett non trascurava di sondare alcuno spiraglio nei suoi sforzi per scoprire che cosa era successo, ma, anche dopo la conclusione della guerra in Europa, la censura e le procedure militari si dimostrarono una barriera quasi insuperabile. Dopo aver parlato con molti funzionari di Washington, scrisse al comandante del 787° Squadron, ancora schierato in Inghilterra. La lettera che ricevette in risposta, datata 13 giugno, impiegò settimane per raggiungere New York e non conteneva nulla. «Non ho risposto con un telegramma, come suggerivate, perché dai comandi superiori non sono pervenute su vostro figlio altre informazioni al di là dello stato di "disperso in azione".» Non venivano presentati altri dettagli sulla missione, nulla che provenisse dall'interno del group o dello squadron, nulla oltre ciò che il ministero della Guerra aveva già comunicato. Suggeriva che forse il signor Barrett avrebbe desiderato mettersi in contatto con il bombardiere dell'equipaggio che, secondo le sue informazioni, era rientrato negli Stati Uniti, e forniva l'indirizzo di Christ Manners a Pittsburgh. Il 5 luglio Howard Barrett riassunse i suoi sentimenti a Mildred, riferendo con frustrazione di questa corrispondenza. «Non so che altro poter dire a questo punto, perché noi sentiamo, come voi, che Jerry e Howard erano due dei ragazzi che sono riusciti a buttarsi... Dovete solo continuare a sperare e a pregare che il messaggio che avete ricevuto sia stato un errore e che qualche buona notizia possa essere in arrivo.»

Il 1° luglio l'amico di Howard, Buddy McLeod, scrisse a Callie dalla sua base aerea nel Texas. Le notizie su Howard l'avevano raggiunto ed era sconvolto. Ricordò i vecchi tempi di quando crescevano insieme, «praticamente tirati su come fratelli» – falciando i prati insieme, blandendola per quindici centesimi per il cinema o per una

nuotata nel lago Fillauer, facendo sport insieme. «Basta star qui seduto a rammentare un po' del nostro passato comune per riportarmi davvero alla memoria molti e molti di quei... giorni belli e felici. Che cosa non darei per riavere ancora tutto ciò!» Concludeva con una promessa: «Sebbene voi abbiate ricevuto quella notizia, io non ci crederò e aspetterò di sapere presto che un certo mio compagno si è fatto vivo da qualche parte sano e salvo. Ma fino ad allora voi ed io dovremo continuare a vivere con quei dolci ricordi del passato e pregare. E ancora, finché non saremo di nuovo insieme come prima, giocherò a football, pallacanestro, tennis e baseball anche per lui e sempre nel futuro continuerò a fare qualsiasi cosa per entrambi, sempre. Immagino che sarà un'impresa, fare il doppio, specialmente la sua parte, ma sarò sempre là a sforzarmi, finché lui non salterà fuori a riprendere il suo vecchio posto. Infine, lasciatemi dire che non vorrei che Goodner leggesse tutto ciò, quindi, quando torna a casa, assicuratevi di esservi liberata di questo frammento di letteratura della memoria. E non abbandonate mai la speranza, io non l'ho fatto e non lo farò».

Nel frattempo, l'alto comando delle forze aeree dell'esercito scrisse alla famiglia di Howard Goodner, dichiarando con raggelante inappellabilità che era stato ucciso in combattimento il 21 aprile 1945 sopra Regensburg. La lettera si limitava a ripetere circa la missione soltanto l'essenziale, ben noto a questo punto a tutte le famiglie dell'equipaggio, ma osservava che erano stati visti tre paracadute abbandonare il velivolo. La lettera concludeva: «Si è spiacenti che a questo comando non sia pervenuta alcun'altra informazione relativa all'ultima missione del sergente Goodner». Questa frase era particolarmente irritante, dal momento che le stesse famiglie avevano messo insieme più di quanto fosse rivelato dalla lettera e inoltre c'era sempre la questione dei paracadute; inoltre non indicava dove e se il corpo di Howard fosse stato trovato. Non volendo, non potendo accettare le scarne comunicazioni del ministero della Guerra come un fatto inequivocabile e inalterabile, i Goodner, come i Brennan, i Peterson e le altre famiglie del-

l'equipaggio, trovarono nella grande mancanza di dettagli di quei luttuosi messaggi abbastanza elementi per nutrire un tenue residuo di speranza. «Non sanno quale sia stata la sorte dell'equipaggio o dell'aereo», scrisse con enfasi Marie. Tutto ciò di cui disponeva il ministero della Guerra, lei credeva, era la testimonianza di Albert.

Marie non aveva ancora ricevuto nulla da Albert, ma stava attendendo ansiosamente una sua lettera. «Immagino che gli sia sgradevole esporre fatti che sta cercando per quanto possibile di dimenticare.» I Goodner, tuttavia, continuavano ad aggrapparsi alla convinzione che Howard fosse riuscito a lanciarsi, che le storie che avevano sentito di quattro o cinque paracadute erano realistiche e che Howard, a dispetto del telegramma del ministero della Guerra, era tra questi. Howard era così forte, così atletico, credeva suo fratello James, che di certo era riuscito a saltar fuori: se qualcuno era stato in grado di uscire da quell'aeroplano in fiamme, si trattava senza dubbio di Howard.

La maggior parte dei reparti da bombardamento dell'8^a Air Force, compresi il 466° e il 390° Group, stavano tornando negli Stati Uniti. Tom sarebbe rientrato a casa dopo due anni in Europa e forse avrebbe portato qualche notizia definitiva su Howard. Per Mildred le emozioni erano inestricabilmente intrecciate: suo marito, partito da due anni, sarebbe stato presto a casa – forse addirittura in agosto – ma la sua gioia alla prospettiva di vederlo era offuscata dal timore che Howard fosse perduto per sempre. «Spero che tu sia felice di vedere tuo marito», scrisse Marie a luglio inoltrato. «Non puoi sapere come mi senta dopo avere atteso per tre anni che questa guerra finisse e, adesso che i ragazzi stanno tornando a casa, lui non c'è... Ogni volta che squilla il telefono, mi precipito, pensando che possa essere Bob. Sua madre pensa che siano tutti morti, bruciati nell'aereo... Io non credo che quello sia stato il destino di tutti. Per qualcuno sì, ma sono convinta che più di due siano riusciti a buttarsi da qualche parte. Dove potrebbero trovarsi i ragazzi per tanto tempo senza mandare una parola a casa, a meno di un collasso mentale che li costringa in un ospedale?... Anch'io continuo a pensare a quei quattro paraca-

dute: sono l'unica cosa che mi salva da un crollo psicologico.» Nonostante la crescente marea di notizie scoraggianti, Marie continuava a pregare perché tutti loro «sentissero presto qualcosa di buono».

Quando, diversi giorni dopo, arrivò la lettera di Al, questa offrì pochi motivi di ottimismo. «Sono molto contento che mi abbiate scritto», cominciò, «perché voglio offrire il mio aiuto in ogni possibile maniera. Non è semplice per me fornire spiegazioni, ma poiché so come vi sentite, sono lieto di provarci... È molto difficile dire quali siano state proprio le sue ultime parole, perché stavamo tutti pregando di salvarci. Tutto è avvenuto così rapidamente che la mente mia, e immagino quella di tutti gli altri... era totalmente confusa. Prima di quella missione, spesso ci sedevamo a parlare e Bob mi raccontava dei suoi figli. Tutte le volte che scriveva delle lettere, teneva davanti a sé la foto della sua famiglia. Non posso spiegare i suoi pensieri, ma sappiate che vi amava tutti. Per quanto riguarda il numero dei paracadute che hanno abbandonato il velivolo, io ho potuto contarne solo due. Vi prego di non considerare definitive le mie parole, perché sono altrettanto incerto quanto voi. Non sono disposto a giurare nulla... ma ho sempre desiderato e pregato per il meglio. Per quanto riguarda il fatto che Jack e Bob non si siano buttati, ecco come mi immagino che sia andata. Quando siamo stati colpiti, io ero fuori da quella torretta e quando mi sono girato lì ho visti presso la botola d'emergenza e poi tutto è accaduto così rapidamente che non sono riuscito a seguire la successione degli eventi. Quando sono tornato in me, la coda se ne era andata e stavo galleggiando senza ostacoli. Mi sono messo il paracadute e ho tirato la maniglia di apertura mentre ero ancora sull'aereo e quando la calotta si è aperta mi ha tirato fuori. Immagino che se avessero fatto lo stesso anche loro avrebbero potuto uscire. Mentre scendevo appeso, mi sono guardato attorno cercando dei paracadute e ne ho visti solo due.» Marie fissò sbalordita la lettera, con gli occhi spalancati. Forse voleva dire *altri due* paracadute, Manners e un altro, o forse si riferiva al suo. «Non sono disposto a giurare nulla, signora Peterson, perché c'è troppo in gioco per essere si-

curi di qualsiasi cosa», continuò Al. «Se uno qualsiasi di loro fosse stato portato in ospedale, la notizia avrebbe raggiunto tutti, a meno che non avessero addosso la piastrina di riconoscimento.»

Confusa e angosciata, la lettera di Al divagava verso una conclusione. «Sono completamente turbato e sbigottito», scrisse. «Quella giornata era molto cupa. Andò tutto male, ma bisognava completare la missione, e per quanto riguarda la faccenda dell'equipaggio capoformazione, bene, abbiamo tutti valutato con attenzione... considerando i vantaggi e gli svantaggi. Eravamo d'accordo perché ci avrebbe risparmiato altre cinque missioni... Mi dispiace molto che le cose siano andate come sono andate. Siamo stati abbastanza fortunati fino a quella missione e poi è successo tutto in una volta. Se avete qualsiasi altra domanda, sarò più che lieto di cercare di darvi risposta. So che qualsiasi piccolo dettaglio può aiutare a dare conforto. Credetemi, signora Peterson, mi sento molto male per tutto questo, perché è come se l'altra metà della mia... vita si sia disintegrata con le perdite della guerra.»

Prima che Marie potesse assimilare la lettera di Al, un nuovo colpo si abbatté sulle famiglie dell'equipaggio Richard Farrington. Le notizie non vennero dal ministero della Guerra, ma tramite l'iniziativa di una delle famiglie. Il padre di John Murphy, l'operatore radar, scoprì attraverso canali non ufficiali che i membri dell'equipaggio erano stati identificati ed erano stati seppelliti a Norimberga. La notizia si sparse in un lampo tra le famiglie angosciate, da Filadelfia a New York a St. Louis al Tennessee a Chicago. Sconsolata, Marie scrisse ancora a Mildred. «Adesso può darsi che abbiate saputo il peggio... Ancora non posso costringermi a credere che Bob sia morto... Stiamo cercando di capire come siano arrivati così lontano da Regensburg, dove è caduto il velivolo, a una distanza di circa 80 chilometri. Era un campo di prigionia, secondo i giornali. Albert ha mai saputo il nome del campo in cui si trovava? Se i nostri ragazzi sono morti in uno di questi, come è successo che non ne abbiamo avuto notizia? E se sono morti sull'aereo certo il nemico non li avrebbe porta-

ti a una tale distanza per la sepoltura! Sembra come un grande rompicapo, pezzetti dappertutto, ma non puoi metterli assieme, ne mancano troppi... Sarebbe davvero meraviglioso se qualcuno dei ragazzi facesse la sua comparsa su una nave a New York, ma dopo questa recentissima notizia non ho più nessuna speranza... Bobby, il nostro bambino di sei anni, dice che dovrei continuare a pregare e forse Dio ci manderà ancora indietro il nostro papà. Non gli ho ancora detto che è morto. Tutti i soldati in cachi mi rendono così malinconica quando li vedo.»

Il 7 agosto Marie scrisse a Mildred. «Oggi il nostro piccolino fa un anno e mezzo. Certo vorrei che ora Bob potesse vederlo. Immagino che non accadrà mai. Ho abbandonato ogni speranza.» Aveva saputo che un militare del luogo era stato sepolto a Norimberga in un cimitero di guerra americano, un «luogo bellissimo, circondato dalla foresta e tenuto pulito, con arbusti e fiori. Non riesco a credere che i nostri ragazzi siano là e che non li vedremo mai più». Circondata da ogni parte da militari rientrati dal fronte e da scene di gioiose riunioni, sembrava tutto troppo difficile da comprendere e da sopportare. «Come voi, vedo Bob in ogni uniforme cachi... Non mi ero mai immaginata che non sarebbe tornato. E neanche lui.»

Scrivendo all'inizio di agosto, John Regan rispose angosciato alla lettera dei Goodner del 24 luglio, informandolo che anche Howard era adesso elencato fra i caduti in combattimento. «In primo luogo, vogliate accettare la mia sincera comprensione. Come molte migliaia di genitori, noi ora sappiamo che cosa significhi non poter più vedere il nostro ragazzo, sul quale avevamo concentrato tutti i nostri pensieri, le nostre speranze, i nostri piani; non sembra proprio equo e giusto, tuttavia è un fatto incontrovertibile sul quale non abbiamo controllo. È un crimine che questi giovani eccezionali siano stati sacrificati per *che cosa*, mi piacerebbe saperlo. Devo ancora avere una risposta.» Virtualmente ogni cosa che abbiamo appreso, aggiunse con amarezza, è venuta da due compagni di Jack, di cui uno in Inghilterra, che ha scritto una settimana dopo l'incidente, e l'altro che ha fatto una sosta a Elmhurst sulla strada verso

occidente con la sua unità. Comunque il suo racconto non aggiunse nulla a quanto i Goodner sapevano.

«Sembra che questa particolare missione sia stata messa assieme in fretta e furia riunendo trentasette aerei. Il tempo era così cattivo che i velivoli non riuscivano a mantenere la formazione e gli operatori radio chiedevano di continuo istruzioni alla loro base, aspettandosi di essere richiamati in qualsiasi momento, ma al contrario furono istruiti a continuare e più procedeva il volo, peggiori diventavano le condizioni. Molte missioni erano state cancellate in precedenza per un tempo neanche lontanamente cattivo come quella giornata particolare.» Continuava descrivendo la storia terribile della contraerea sopra Regensburg, aggiungendo la nuova amara considerazione che «il loro aereo venne abbattuto, il solo su trentasette. C'era anche quest'altra osservazione, nuova per i Goodner: «Se avessero volato nella loro posizione regolare di capoformazione principale, ciò non sarebbe successo, ma invece erano al centro; e se avessero usato i loro paracadute appena colpiti, avrebbero potuto salvarsi, ma sono rimasti sull'aereo finché non l'hanno portato fuori dalla formazione. Altrimenti il velivolo danneggiato ne avrebbe probabilmente fatti precipitare altri».

Ricapitolò il rapporto del ministero della Guerra che riguardava i tre paracadute e rammentò i due sopravvissuti conosciuti, ma aggiunse un nuovo elemento. «L'amico di Jack che ci ha fatto visita qualche settimana fa aveva parlato con il cappellano che gli spiegò di aver volato in Germania su Regensburg e aver assistito all'identificazione e alla sepoltura in quel luogo.» In chiusura il signor Regan non riuscì più a trattenersi: «Credo di avere una mente sufficientemente aperta per accettare la maggior parte delle avversità che ci capitano nella vita», sottolineò, «ma non potrò mai accettare la perdita di Jack, perché secondo me è stata causata dalla stupidità di qualche individuo o di qualche gruppo di individui responsabili di questa specifica missione. Infine tutti i voli sono stati sospesi dopo quattro giorni».

Insieme a questa lettera, ne fu recapitata una da Helen Brennan a Mildred. «Siamo stati a Filadelfia nella prima settimana di luglio», scrisse, «e mio marito si è fermato per

vedere il signor Murphy. Era stato a Pittsburgh a parlare con Manners: la sua storia sembra essere più o meno la stessa di Albert, solo lui non dice che l'aereo è esploso. Stavano volando per 180° quando sono stati colpiti. Erano andati per bombardare un ponte a Salisburgo. Secondo il signor Murphy era più adatto ad aerei da caccia o a bombardieri leggeri [che a B-24]. Ma così non è stato e che possiamo farci?»

I Brennan avevano anche parlato nuovamente con Albert, in modo specifico di Howard. Mildred continuava a sperare che, dal momento che Howard non era stato subito indicato come caduto in combattimento, non si trovava sull'aereo e quindi si era in qualche modo salvato con il paracadute. Helen Brennan aveva affrontato l'argomento con Albert, il quale ricordava che Howard non indossava sempre la sua piastrina, quindi forse era questa la ragione del ritardo del messaggio. Inoltre aggiunse con rassegnazione che le molte storie di aviatori abbattuti che saltavano fuori mesi dopo essere stati dati per morti erano riferite a periodi precedenti. Con la conclusione della guerra in Europa, il recupero e l'identificazione dei corpi erano più facili. Dopotutto, se qualcuno dei ragazzi fosse stato ancora vivo, dove avrebbe potuto essere? «Non so davvero più che cosa dire. Concordo con voi che con il passare del tempo è sempre più duro da sopportare: non riuscirò mai a comprendere perché è accaduta una cosa simile e in quel modo.»

Nei primi giorni di agosto, mentre la guerra nel Pacifico avanzava faticosamente verso la sua conclusione, la marea di cattive notizie continuava a crescere come una corrente rigonfia attorno alla casa in Trunk Street, trascinando via gli ultimi fragili rottami di speranza a cui i Goodner erano rimasti aggrappati per tanto tempo. Arrivò una lettera di Tom: il 466° gli aveva confermato che Howard era morto, sepolto in un cimitero militare in Germania. Lo squadrone non gli aveva fornito altri dettagli oltre a quelli già noti alla famiglia, ma l'aiutante gli aveva parlato di Howard con sinistra certezza.

Se dopo le comunicazioni di Tom i Goodner alimentavano ancora una scintilla di speranza, una lettera dei genitori di Richard Farrington spense anche quella. «Come

voi», scrisse a Callie alla fine di luglio la signora Farrington, «ero troppo sconvolta per scrivere.» Suo figlio le aveva parlato spesso di Howard e sottolineò come solo di recente, quando gli aveva mandato una foto dell'equipaggio con i commenti su ciascuno, aveva descritto Howard come il «suo favorito». Giovani come erano, immaginava lei, avevano molto in comune. «Dick aveva soltanto diciannove anni quando si è arruolato, e aveva appena compiuto i ventidue pochi giorni prima che l'aereo precipitasse.» Ciò che lei sapeva degli eventi del 21 aprile l'aveva appreso tramite canali non ufficiali. Suo figlio doveva incontrare il cugino a Londra la sera del 21 aprile. Quando Dick non comparve, il cugino chiamò il 466° e gli venne detto che avevano cattive notizie, ma non le avrebbero riferite via telefono. Decise quindi di andare alla base e il comandante dello squadrone gli spiegò che il reparto stava andando a bombardare il ridotto alpino di Hitler; quando la missione era stata richiamata a causa del tempo, «finirono proprio sopra la contraerea a Regensburg. Sei batterie si scatenarono contro di loro; volavano a circa 7.500 metri. L'ala destra venne colpita; due Mustang li hanno seguiti mentre scendevano, *quattro* uomini si sono buttati e li hanno mitragliati da terra. Due giorni dopo la 7ª armata ha preso la città – gli osservatori dell'8ª Air Force hanno trovato l'aereo – Dick era dentro. È stata l'ultima missione volata dal 787°». Il cugino di Dick non riferì specificamente degli altri membri dell'equipaggio, ma disse che aveva avuto un incontro davvero intenso con gli specialisti di terra alla base e che ne aveva ricavato l'impressione che non nutrissero alcuna speranza di altri sopravvissuti. «È duro da scrivere», concludeva, «ma dal momento che volete conoscere tutti i fatti, sono sicura che tutto ciò ve ne ha chiariti alcuni. Vorrei solo avere qualche speranza che Dick tornasse – era il nostro unico figlio e come tutto quel bel gruppo di ragazzi non sembra giusto dal momento che eravamo così vicini alla fine.

Mentre i Goodner continuavano a sperare che in qualche modo si trattasse tutto di un errore, il ministero della Guerra procedeva a trattare la pratica della morte di Howard con un'efficienza burocratica priva di rimorsi. Il

18 luglio Henry L. Stimson, segretario alla Guerra, notificò ai Goodner che «il presidente mi ha chiesto di informarvi che a vostro figlio, il Sergente Specialista Howard G. Goodner, che ha sacrificato la vita per la difesa della patria, è stata conferita la Purple Heart alla memoria... Nulla di ciò che il ministero della Guerra può fare o dire potrà in alcun modo ripagarvi della perdita del vostro amato», dichiarava il messaggio. «Tuttavia lui se ne è andato con onore e nella schiera eccellente dei patrioti. Nel comunicarvi la profonda partecipazione del Paese, permettetemi di esprimermi la sua gratitudine per il suo valore e la sua devozione.»

Alcuni giorni dopo arrivò una piccola scatola, con il suo morbido rivestimento di satin, soffice e lucido come i cuscini di un feretro, contenente la medaglia. La accompagnava una pergamena firmata dal presidente. Diceva: «In riconoscente memoria del Sergente Specialista Howard G. Goodner, caduto al servizio della patria nel teatro europeo, il 21 aprile 1945. Egli si trova nell'intatta schiera di patrioti che si sono sacrificati perché la libertà potesse vivere e crescere ed incrementare le sue benedizioni. La libertà vive e, suo tramite, lui vive – in una maniera che umilia gli atti della maggior parte degli uomini».

Finite le condoglianze formali e i tributi patriottici, la famiglia fu investita dal flusso delle comunicazioni amministrative. «Caro Signore o Signora», scrisse l'amministrazione dei veterani con caratteristica astrattezza impersonale. «La VA³ ha appreso con rincrescimento del decesso del soprannominato veterano. Le leggi esistenti prevedono il pagamento di una pensione alla madre o al padre a carico, o a entrambi, di un veterano caduto... nell'adempimento del dovere.» Erano acclusi i relativi formulari. Poco tempo dopo l'Army Service Forces, Quartermaster Depot, Army Effects Bureau scrisse ai Goodner, dichiarando: «Accludo due vaglia per l'importo complessivo di \$ 150 appartenenti a vostro figlio T SGT Howard Glynn Goodner. Nessun altro effetto di sua proprietà è stato a questa data ricevuto presso l'Army

³ Veterans' Administration.

Effects Bureau... Solitamente il denaro viene inviato per posta da oltremare in anticipo rispetto ad altri effetti; pertanto è probabile che altri oggetti appartenenti al deceduto siano fatti pervenire a questo ufficio in data successiva». In seguito dal General Accounting Office arrivò un altro assegno dell'importo di \$ 239,40, «in conto paga dovuta al deceduto alla data di ricezione dell'evidenza della morte, 5 maggio 1945, in qualità di T SGT, Air Corps, numero 34.726.638.» Un mese più tardi, dall'Army Effects Bureau arrivò un altro assegno di \$ 20,18. Callie li mise nel cassetto in alto dello scrittoio in salotto. Si rifiutò di incassarli.

Non avendo alcuna informazione da fonti ufficiali, Marie continuò la sua ricerca per sapere che cosa era successo, «nella speranza», come scrisse in una delle sue numerose lettere al ministero della Guerra, «di trovare qualche conforto nei dettagli». Notando che un cappellano del 466° «sembrava essere andato in volo a Regensburg per l'identificazione e la cerimonia di inumazione» dell'equipaggio, chiedeva se «quest'uomo poteva essere contattato per avere le informazioni che noi parenti stretti cerchiamo: è il minimo conforto che possiamo avere ora». Marie spiegava che il relitto dell'aereo e i corpi dell'equipaggio erano stati trovati quando la 7ª armata americana aveva raggiunto Regensburg e voleva sapere «chi erano gli uomini trovati nell'aeroplano e chi quelli che si erano buttati ed erano stati mitragliati da terra. Quest'informazione mi è stata fatta pervenire tramite le famiglie di membri dell'equipaggio che hanno parlato con ragazzi partecipanti alla missione di quel giorno. Vorrei sapere come è morto mio marito e come è stato sepolto...». Mesi più tardi arrivò una breve nota dal ministero della Guerra, che ripeteva soltanto i fatti già noti.

«Pensiamo a voi tutti», scrisse Helen Brennan a Marie subito dopo Natale, «ma non siamo riusciti a farci forza quest'anno per mandarvi un biglietto. Pensavamo che lo scorso Natale fosse brutto, non avendo Jack qui con noi, ma questo'anno è stato peggio, sapendo che non sarà *mai più* con noi. Quindi Natale è stato semplicemente un giorno come un altro.» In una lettera a Marie inviata negli ultimi giorni del 1945, Phyllis Farrington aveva un tono analogo.

«Il vostro, lo so, è stato un triste Natale, ma non c'è nulla che possiamo fare, e questo è ciò che lo fa apparire così terribile... I vostri bambini sono preziosi, signora Peterson», Phyllis Farrington sospirò guardando la piccola istantanea dei ragazzi che Marie aveva accluso al suo biglietto di Natale. «Avete davvero qualcosa per cui vivere. Possa questo nuovo anno portare consolazione a voi e gioia ai vostri figli; certamente c'è una ragione, sebbene sia difficile per noi comprenderla. Talvolta non riesco a sopportarlo. Ma che altro possiamo fare?»

Mentre la maggior parte delle famiglie si sforzava di far fronte alla propria perdita, i Wieser e i Barrett si confrontavano con un'altra forma di estenuante angoscia. Passarono settimane, poi mesi e non arrivava nessun telegramma. Il ministero della Guerra non forniva informazioni. A Natale del 1945, Louis Wieser e Jerry Barrett erano ancora nell'elenco dei dispersi in combattimento e non arrivavano fatti aggiuntivi, nuovi dettagli, spiegazioni sulla loro situazione. Le possibilità apparivano terribilmente illimitate. Forse erano riusciti in qualche modo a lanciarsi, forse erano smarriti in Europa. In settembre Howard Barrett, rispondendo a una nota di Marie, lamentava di «non aver ancora ricevuto ulteriori notizie di Jerry, eccetto che lui e il capitano Wieser sono ancora dati per dispersi... Ho parlato al padre del capitano Wieser qualche tempo fa e mi ha detto di avere un amico che è maggiore dell'esercito, proveniente da West Point; sta facendo una ricerca accurata e mi avrebbe contattato non appena avesse saputo qualcosa, ma finora non abbiamo avuto informazioni... Naturalmente siamo estenuati dal tempo interminabile, in attesa di avere notizie di qualsiasi tipo... Tutta la faccenda sembra un incubo orribile».

Ad Hammond, Indiana, la famiglia Wieser non aveva ottenuto migliori risultati nello strappare informazioni dal ministero della Guerra o da altri enti. Ripetute richieste e appelli a svariati uffici non avevano portato a nuove notizie e, all'approssimarsi dell'anno nuovo il loro figliolo era ancora elencato come disperso in azione. Disperato, il signor Wieser si convinse a fare una proposta straordinaria: decise di utilizzare le conoscenze di suo figlio a West Point per ot-

tenere il permesso di andare in Germania. Era emigrato dall'Austria alla vigilia della Prima guerra mondiale, parlava tedesco e aveva anche dei parenti. Se l'esercito non riusciva a scoprire che cosa era successo a suo figlio, l'avrebbe fatto lui.

Per mettere sotto pressione i funzionari giusti al ministero della Guerra, il signor Wieser fece appello a un amico di famiglia il cui figlio era colonnello a West Point. Quell'amico, un avvocato di Chicago, si mise in contatto con un maggior generale della magistratura militare, informandolo che stava scrivendo su richiesta di un giudice del distretto settentrionale dell'Indiana, che si stava interessando al caso del signor Wieser. Ma da gennaio si passò a febbraio e i Wieser, come i Barrett, continuarono la loro torturante attesa. Mentre il signor Wieser pianificava un viaggio a Washington per seguire il caso di persona, finalmente l'ufficio dell'aiutante generale fornì alla famiglia alcune delle informazioni così lungamente attese. Non fu quello che desideravano sentire. Senza fornire alcun dettaglio sulla missione, la lettera dichiarava semplicemente: «È stato ricevuto un rapporto che rivela che i resti del capitano Wieser sono sepolti nella Tomba 258, Fila 11, Settore B del Cimitero militare statunitense a Norimberga, Germania».

Poco tempo dopo arrivò un telegramma a casa dei Wieser in Lawndale Steet ad Hammond e all'appartamento dei Barrett in Central Park Ovest. Li informava che i loro figli erano caduti in combattimento in Germania il 21 aprile 1945. Non furono mai forniti altri dettagli.

Nell'aprile del 1946 Phyllis Farrington scrisse a Marie: «Volevo rispondere alla vostra ultima lettera, ma dopo averla avuta, abbiamo ricevuto gli effetti personali di Dick, e questo mi ha sconvolto quasi quanto le cattive notizie della scorsa primavera. Ho avuto un bauletto e una scatola di cartone... tutto in condizioni perfette. Aveva un bellissimo giubbetto di volo che tengo appeso nell'armadio, dove me lo posso guardare quasi ogni giorno. Così mi sembra di averlo più vicino. Sapete, a Dick piacevano i vestiti nuovi e mi aveva detto che si era fatto fare il giubbetto a Londra – le ali da pilota e le insegne di servizio sono in filo metallico

e la fodera è di seta rossa. Doveva stare bene quando lo indossava, perché penso che fosse davvero bello. Nella foto dell'equipaggio ha un aspetto stanco e invecchiato, ma era così giovane – avrebbe compiuto ventitré anni ieri – solo ventidue anni e quattro giorni quando è caduto».

Un anno dopo la missione i Farrington, come tutte le altre famiglie, erano ancora ossessionati dai nebulosi dettagli di quella giornata. «Non ricordo se vi ho detto che è venuto a trovarmi un ragazzo che era di stanza a Attlebridge, dove stavano i nostri. Lui... conosceva bene Dick, ha detto che aveva volato con lui. Mi ha raccontato che in quella missione... il comandante li ha condotti in una direzione e il navigatore dell'aereo dei nostri ragazzi insisteva, anzi ha anche obiettato che se avessero seguito quella rotta avrebbero incontrato la Flak. Loro dovevano obbedire agli ordini e l'hanno fatto e tutti noi sappiamo che cosa è successo... Ha detto che Wieser, Dick e l'intero equipaggio erano tanto benvenuti che quando il reparto è rientrato alla base i ragazzi erano così amareggiati nei confronti del pilota al comando al punto che nessuno ha voluto rivolgergli la minima parola... Non ve l'ho raccontato prima per paura che la cosa potesse sconvolgervi, ma voi siete curiosi, come noi, di sapere i dettagli, così penso che dopotutto ora possiamo sopportare quasi qualsiasi cosa. Penso molto spesso a voi e ai vostri bambini... Amo tanto i bambini e, se non fossimo così vecchi, ne prenderemmo uno da far crescere. Abbiamo cinquanta e cinquantadue anni, quindi a questa età temo che ci affezioneremmo troppo, ma non funzionerebbe... Ho deciso di fare qualche lavoro in cortile – ho piantato cespugli di rose e qualche aiuola – e, quando non ce la faccio più, esco. Sembra che la natura abbia modo di aiutare in simili situazioni. Mia cara, se avrò qualche altra informazione, vi scriverò subito... Non possiamo fare altro che tirare avanti meglio che possiamo e sappiamo che non avrebbero voluto che noi ci disperassimo. Quindi fatevi coraggio: voi avete quei cari bambini e io ho mio marito, e avanti. Baciati per me e abbiate il mio affetto...»

CI RIVEDREMO

Howard tornò a casa il 10 dicembre 1948. Un picchetto d'onore dell'American Legion locale attese l'arrivo del treno e scortò fino alla casa in Trunk Street il feretro ricoperto dalla bandiera. La famiglia attendeva lì – i miei nonni, Ernest e Callie, mia zia Sibyle con Elizabeth Ann e Charles da Carthage, i miei genitori Mildred e Tom e zio James. Il carro funebre si fermò davanti alla casa, sotto gli aceri neri e spogli, dove Howard aveva salutato tutti quattro anni prima, e gli uomini portarono dentro la bara attraverso la porta principale. All'interno il soggiorno era un mare di fiori. Corone e addobbi floreali traboccavano dal pavimento al soffitto, nascondendo le finestre e l'accesso alla sala da pranzo. Era una stanza ricolma di colori e, mentre gli adulti sussurravano e singhiozzavano, io me ne stavo inchiodato a fissare incantato l'enorme bandiera e il ritratto ad olio di mio zio Howard che dominava il feretro. Era il mio secondo compleanno e, come scoprii nella casa di mia nonna tre anni fa, quella stanza piena di colori è rimasta nella mia mente attraverso il tempo, una vaga ma indelebile immagine appena al di là della soglia della memoria.

Non ho mai conosciuto Howard. Naturalmente si parlava di lui, di Nancy, di Buddy McLeod, e qualche volta di quello che era successo il 21 aprile 1945, di Albert Seraydarian, il ragazzo di Brooklyn che quel giorno abbandonò miracolosamente il velivolo. Non rammento i dettagli di

qualche conversazione, ma l'ombra di quel giorno da incubo continuò a persistere, ossessionando la famiglia per anni dopo la guerra. In piedi all'estremità del tavolo della cucina, o mentre giocavo sul portico con loro che riandavano agli eventi di quel giorno, discutendo i vari scenari, tentando disperatamente di elaborare qualche nuova prospettiva dalle scarse informazioni che erano state loro fornite, avrei guardato e ascoltato, senza mai comprendere appieno la questione. Solo il dolore era reale.

Tra le carte che trovai quella notte di tre anni fa c'era la copia di una lettera di mio nonno scritta nel novembre del 1945. Rassegnato e scoraggiato, faceva appello all'aiutante generale a Washington per avere informazioni, ponendo le stesse domande che avevano tormentato le famiglie da maggio. La lettera diceva: «Abbiamo avuto pochissime informazioni dal vostro ufficio riguardo a come mio figlio abbia trovato la morte o dove sia sepolto. Abbiamo parlato con diversi membri del 466° Bomber Group che facevano parte di quella missione, e loro non erano d'accordo sul numero di paracadute che sono stati visti abbandonare il velivolo. In base ai rapporti che mi avete mandato, è caduto in combattimento nel cielo di Regensburg, Germania, il 21 aprile 1945. Mi potreste dire se mio figlio è stato trovato sull'aereo o se si è buttato col paracadute? Desidererei anche sapere quali mezzi... sono stati utilizzati per identificarlo». In un appello finale, aggiunse: «So che avete migliaia di lettere come questa e che il vostro ufficio ha molto da fare, ma cercate di capire la mia posizione di genitore desideroso di conoscere ogni dettaglio riguardante il figlio per il sacrificio che ha compiuto per la nostra patria. Sono sicuro che il suo paese mi fornirà tutti gli elementi disponibili sul mio amato figlio».

Alla fine l'aiutante generale rispose con una lettera data 1° luglio 1946, ma, dopo aver fornito la collocazione esatta della tomba di Howard, l'ufficiale concluse che «non è stata ricevuta alcuna ulteriore informazione sulle circostanze di contorno alla morte di vostro figlio». Fu l'ultima comunicazione ufficiale sulla missione di Howard che riceveremo.

Nell'estate del 1946, Mildred, Tom e James andarono in auto a New York per parlare con Albert Seraydarian. Fece-
ro una sosta a Cliffside Park per visitare la famiglia di Jack
Brennan e poi attraversarono l'Hudson per giungere fino al
Borough Park di Brooklyn. Dalla casa di Albert vennero in-
dirizzati a una pasticceria nelle vicinanze dove Al stava gio-
cando a carte e, quando uscì sul marciapiede, lo riconob-
bero all'istante dalla foto dell'equipaggio. Stava in piedi a
disagio, accanto all'auto, bilanciando il peso da una gamba
all'altra. Timido ed evidentemente imbarazzato, si arra-
battò con le domande che gli posero. Erano le stesse cui
aveva cercato di rispondere per i Barrett e i Brennan, per i
Regan e Marie Peterson e non aveva nulla di nuovo da ag-
giungere. Dopo soli pochi minuti la conversazione si esaurì
in un imbarazzante stallo e rimasero silenziosi a guardarsi,
incapaci di pensare a qualcosa da dire.

Da New York si diressero ad ovest, verso Pittsburgh, ma
Christ Manners volle parlare con loro solo per telefono:
non aveva nulla da dire, oltre ciò che sapevano già. Come
Albert, aveva raccontato più volte la storia da quando era
tornato a casa, alla sua famiglia e alle famiglie dei suoi com-
pagni di equipaggio che avevano telefonato o gli avevano
fatto visita. Era evidente che non se la sentiva di parlare:
non voleva rivivere quel giorno un'altra volta e loro non lo
costrinsero.

In precedenza Tom aveva fatto un viaggio a Washington,
deciso a farsi dare qualche risposta. Dopo una giornata tra-
scorsa a trascinarsi ostinatamente da edificio a edificio, alla
fine fu indirizzato a un ufficio dove un giovane impiegato
annoiato estrasse da una batteria di cassetti per documenti
alle sue spalle un incartamento marcato T SGT Goodner,
Howard G. Scorrendo le carte, l'impiegato tirò fuori due
fogli, entrambi con una classifica di riservatezza, che mo-
strò a Tom con riluttanza. Dando una rapida occhiata al
rapporto di perdite in battaglia e a quello di sepoltura, Tom
non trovò altri dettagli sul momento e il luogo della morte
di Howard, ma alla voce Causa lesse: «Fratture multiple al
cranio». Immediatamente sotto quella dizione, il rapporto
di sepoltura indicava anche che Howard era stato identifi-

cato «dalle impronte digitali fornite dall'FBI nell'agosto del 1945» e che «il nome nella lista dell'equipaggio concorda con le etichette di identificazione degli indumenti». Per quanto scarse, queste informazioni suggerirono a Tom che il cognato *non* era bruciato e che quindi non era stato trovato nel relitto del velivolo. Ciò poteva significare che si era buttato e che in qualche modo era morto nel lancio.

Quando Tom rientrò a casa, Mildred passò questa notizia a Marie Peterson che in giugno si rivolse nuovamente al quartier generale dell'aviazione dell'esercito. «Ho scritto più volte al vostro ufficio in un *vano* tentativo di avere dettagli sulla morte di mio marito in Germania il 21 aprile 1945», esordì, ma le «risposte sono state *molto* insoddisfacenti.» Richiese che le venissero inviate le informazioni contenute nell'incartamento di Bob. «Ho due bambini piccoli e non posso venire a Washington a leggere la pratica, ma ci sono molti nel vostro ufficio che sono pagati per fare questo lavoro ed è molto poco chiedere a un concittadino di assolvere questo compito, in confronto all'orribile morte che mio marito e molti altri hanno incontrato per la patria. Le circostanze che seguono o precedono la morte di un civile sono subito a portata di mano, [ma] quando la morte avviene in terre straniere sui campi di battaglia, noi parenti siamo... ansiosi di sapere tutto ciò che possiamo, se è disponibile. Finora le vostre lettere non contenevano nulla e mi rendo conto che i dettagli erano lenti ad arrivare, ma ora sono a vostra disposizione e mi possono essere forniti, con solo un po' di lavoro d'ufficio. Nella speranza di ricevere presto vostre notizie...»

All'inizio di settembre, Marie ricevette una lettera dal quartiermastro generale, con l'assicurazione che il marito era stato «correttamente identificato», ma senza offrire alcun chiarimento sulla causa della morte o sul luogo del recupero del corpo. Sugli indumenti erano state trovate le sue iniziali e il numero di matricola; questo sembrava indicare che non era bruciato dentro l'aereo precipitato, ma la lettera non forniva ulteriori dettagli. Dopotutto, pensò lei, potrebbe darsi che sia riuscito a buttarsi, avrebbe potuto essere lui con il terzo paracadute. Come Mildred, Marie con-

tinuò a scrivere al ministero della Guerra, all'aviazione dell'esercito, ad altri uomini del 466°, alla ricerca non sapeva esattamente neppure lei di che cosa, come se qualche nuovo frammento di informazione, un ultimo dettaglio, avesse potuto completare il rompicapo e rendere in qualche modo comprensibile l'intera terribile vicenda.

Per molti anni dopo la guerra le famiglie dell'equipaggio Richard Farrington rimasero in contatto. Si scambiavano le poche notizie, cose che avevano sentito dire sulla missione e si mandavano fotografie. A Natale e a Pasqua e per la Giornata della Mamma a Trunk Street arrivavano biglietti da parte dei Barrett e di Marie Peterson, che Mildred aveva brevemente incontrato alla stazione ferroviaria di Chicago, e da parte dei Brennan, che erano venuti nel Tennessee a far visita sulla strada per una vacanza in Florida. Nel 1948, quando James trovò un lavoro a New York – era diventato banchiere e non dottore –, fu invitato a cena da Howard Barrett nel suo appartamento e parlò al telefono parecchie volte con Alice, anche se non si incontrarono mai. I biglietti e le occasionali lettere si fecero più fitti nel corso del 1948, quando il ministero della Guerra li informò che era finalmente in grado di riportare negli Stati Uniti i resti dei militari uccisi in Europa, se le famiglie lo desideravano. I vari parenti si scrissero man mano che uno a uno i membri dell'equipaggio cominciarono a ritornare a Joliet, a Queens, a Manhattan e nel New Jersey. Alla fine dell'anno solo Richard Farrington, George Noc e Bob Peterson rimanevano nel cimitero militare americano di St. Avoild in Francia, dove l'equipaggio era stato trasferito alla fine del 1945. Ancora oggi sono lì.

Col passare degli anni, i Goodner e le altre famiglie dell'equipaggio Richard Farrington si rimisero in sesto e continuarono con le loro vite. Ma le domande su quella giornata persistevano, come linee di faglia sotto la placida superficie, nascoste ma mai saldate. Poi, dal cassetto aperto dello scrittoio di mia nonna, quella notte di tre anni fa, le scosse causate dal velivolo precipitato riverberarono attraverso i decenni e quel tempo terribile si levò nuovamente, liberato dai meandri della memoria. Quella notte e per

tutto il giorno dopo lessi a fondo le lettere angosciate dei Barrett, dei Brennan, di Marie Peterson, Phyllis Farrington e degli altri. Trovai e lessi più di trecento lettere di Howard, l'ultima datata 21 aprile 1945 e mentre lo facevo, la forza di un passato che avevo assorbito fin dall'infanzia mi trascinò irresistibilmente nella sua potente stretta e seppi che cosa avrei fatto. Niente poteva modificare le perdite di quel giorno o cancellare il dolore. Ma potevo seguire le tracce dell'equipaggio Richard Farrington per scoprire tutto il possibile su uno zio che non avevo mai conosciuto, ma la cui presenza aveva aleggiato sopra di me sin dai miei primi ricordi, e avrei trovato le risposte alle domande che avevano ossessionato la mia famiglia e le altre fin dalla primavera del 1945.

Dopo aver fatto qualche indagine preliminare, scoprii che gli archivi del 466° Bomber Group erano conservati all'Air Force Center for Historical Research di Maxwell Field a Montgomery, Alabama, e decisi di andarci in auto. Gli scatoloni coperti di polvere, trascinati verso di me nella sala di lettura climatizzata e fortemente illuminata, contenevano gli incartamenti individuali di tutte le missioni di combattimento del 466°. Ogni fascicolo conteneva una copia degli appunti per il briefing, mappe delle rotte di andata e di ritorno, foto dell'incursione e il resoconto finale. Presi quello della missione abortita su Salisburgo, studiai la mappa del briefing, che forse era rimasta ripiegata da quel giorno del 1945. Una spessa linea rossa indicava la rotta pianificata verso l'obiettivo, che avrebbe dovuto portare la formazione a ovest di Regensburg. L'incartamento conteneva anche uno schema della formazione di volo, una copia del quale era stata distribuita a ciascun pilota. Al centro, a condurre il gruppo B, balzavano evidenti, in maiuscolo, i nomi Farrington-Wieser. Volavano sull'aereo numero T9-592-OU, il *Black Cat*. Spillato alla copertina del fascicolo c'era un breve rapporto dalla base aerea 120 al quartier generale della 2ª Air Division, compilato nel tardo pomeriggio del 21 aprile 1945, che dichiarava: «Flak su Regensburg scarsa e precisa. Un velivolo perso da questo gruppo. Perso per Flak su Regensburg.

Gli equipaggi riferiscono da uno a quattro paracadute osservati». Da uno a quattro! Ero stupefatto.

Sfogliando gli altri incartamenti, localizzai il diario operativo segreto del 466°, una descrizione di ciascuna delle 231 missioni del group. Giunto rapidamente a quella del 21 aprile, trovai un'annotazione leggermente diversa: «Un velivolo (Farrington) è stato abbattuto vicino a Regensburg, Germania. Prima che il velivolo sia stato visto esplodere, poco prima che si abbattesse al suolo, nelle sue vicinanze sono stati osservati quattro paracadute». Quattro paracadute! Allora era forse possibile la storia che la signora Farrington aveva sentito, che altri avevano abbandonato l'aereo ed erano stati mitragliati dai tedeschi mentre scendevano. E se altri due si erano buttati, chi erano? Avrebbero potuto essere Barrett e Wieser? Se erano stati visti da uno a quattro paracadute, come era arrivato il ministero della Guerra al numero di tre? I documenti, piuttosto che chiarirla, rendevano la faccenda più nebulosa.

Studiando i sottili fogli delle copie del diario delle operazioni del 466°, fui stupito dalla crudele ironia della missione. L'incursione abortita su Salisburgo era la 230ª missione del group. Il Group 466° effettuò soltanto un'altra missione di combattimento: il 25 aprile ritornò nella Germania meridionale per attaccare Traunstein; la formazione non incontrò né caccia né Flak, e il reparto non subì perdite. Il giorno dopo, i bombardieri dell'8ª Air Force vennero fermati: la loro guerra in Europa era finita. Il *Black Cat*, l'unico velivolo dell'intera formazione ad essere colpito sopra Regensburg – un'area lontana dalla rotta pianificata – fu l'ultimo aeroplano perso dal 466° Bomber Group. Più tardi scoprii che fu l'ultimo bombardiere americano abbattuto in guerra sopra la Germania e che gli uomini dell'equipaggio Farrington furono le ultime perdite in combattimento dell'intera 2ª Air Division¹.

Non era tutto. Un'altra cartella sulla missione a Salisburgo conteneva il rapporto degli aerei della ricognizione

¹ Il 25 aprile, cinque B-17 furono abbattuti in Cecoslovacchia nell'ultima incursione della guerra dell'8ª Air Force.

meteorologica che avevano raggiunto l'area dell'obiettivo in anticipo rispetto al 96° Combat Wing e avevano trovato «dense nubi con ghiaccio vetrone da cinquemila a ottomilatrecento». Fu il loro messaggio radio che convinse il pilota in comando del 466° a richiamare la missione circa alle 10.30 del 21 aprile. Il rapporto concludeva che la «forza da bombardamento aveva compiuto ogni sforzo per attaccare l'obiettivo e la sua determinazione era stata altamente lodevole». Ma i miei occhi furono attratti dalla frase finale del rapporto: «Il tempo era come previsto. Si è convinti che la missione non avrebbe mai dovuto essere attuata, tenuto conto delle condizioni pronosticate e di quelle effettive».

Prima di lasciare Maxwell, mi venne detto che il Washington National Records Center, una sezione dei National Archives situata a Suitland, Maryland, conservava documentazione addizionale sul 466°, compreso il rapporto MACR,² un modulo compilato «entro quarantotto ore dal momento in cui un equipaggio è stato ufficialmente dichiarato disperso». Questo rapporto era per il ministero della Guerra la base ufficiale di tutte le comunicazioni riguardanti l'argomento.

Due settimane più tardi, seduto a un lettore di microfilm nella sala di lettura del National Record Center, mi sforzavo di decifrare le linee sbiadite del MACR relativo all'equipaggio Richard Farrington. Oltre alle informazioni sul tipo e sull'unità del velivolo e a un elenco dei membri dell'equipaggio disperso, il rapporto annotava alla voce «Condizioni meteorologiche e visibilità al momento dell'incidente o dell'ultimo rapporto» che non c'era «copertura di nuvole sotto il velivolo (nubi medie sparse; visibilità al suolo 30-50 chilometri». I due piloti che avevano firmato il rapporto erano rispettivamente del gruppo in testa e di quello in coda e, come nota in calce al modulo, avevano aggiunto: «Riferito di tre paracadute al rapporto». Questa dunque era la fonte delle comunicazioni del ministero della Guerra alle famiglie, ma restava non chiarito come erano arrivati al numero di tre.

² Missing AirCrew Report.

Unita al rapporto «equipaggi dispersi» c'era una dichiarazione di Christ Manners, scritta nell'ottobre 1945, dopo che era tornato a casa a Pittsburgh. Era il suo racconto di ciò che aveva visto il 21 aprile 1945. «Il nostro aereo», aveva scritto, «venne colpito dalla Flak sopra Regensburg... [e] nell'arco di dieci secondi l'aeroplano era in fiamme ed era entrato in vite. L'ala sinistra venne strappata dalla granata. Tutte le comunicazioni interfoniche cessarono di funzionare e io non fui in grado di determinare la posizione dei miei compagni di equipaggio. Grazie al fatto che io ero seduto sul pavimento con le gambe che si allungavano nel vano della gamba anteriore del carrello, riuscii a tirarmi fuori. Dopo aver abbandonato l'aereo, scesi in caduta libera per alcune migliaia di metri. Aprii il mio paracadute a quota 3.000. Vidi le ali e i piani di coda del velivolo scendere roteando verso terra. Vidi il relitto in fiamme a circa cinque chilometri dalla mia posizione. Vidi un altro paracadute oltre al mio: era quello del sergente Seraydarian, il mio mitragliere di coda. Non si videro altri paracadute. Il sergente Seraydarian ed io siamo stati fatti prigionieri immediatamente dopo aver toccato il suolo. Sono convinto che tutti gli altri membri dell'equipaggio morirono nell'incidente. Il sergente Seraydarian era stato intrappolato nella vite ed era rimasto immobilizzato all'interno dell'aereo: solo quando la fusoliera si spaccò dietro l'apertura per la macchina fotografica, riuscì a lasciarsi cadere fuori. Più tardi mi disse che aveva visto i sergenti Brennan e Peterson, i mitraglieri centrali, che tentavano inutilmente di raggiungere la botola di emergenza posteriore.» Al tempo in cui Manners scriveva questa relazione per il quartier generale dell'aviazione dell'esercito, Louis Wieser e Jerry Barrett erano ancora ufficialmente elencati come dispersi in azione e si stava tentando di determinare in via definitiva chi avrebbe potuto essere l'uomo con il presunto terzo paracadute; da qui la riga conclusiva della dichiarazione di Manners: «Al momento del predetto incidente, Wieser era seduto al posto del copilota, il che secondo me rendeva quasi nulle le sue possibilità di scampo».

I dettagli della missione avevano cominciato a consoli-

darsi, ma la complicata questione dei paracadute restava un rompicapo. Sfortunatamente il 466° non aveva conservato i fogli dei rapporti personali del raid del 21 aprile, quindi io ero giunto al termine della strada con i documenti ufficiali. A Suitland setacciai le cartelle delle operazioni del 466°, in cerca delle missioni dell'equipaggio Farrington: le lettere di Howard avevano chiarito che era arrivato in Inghilterra nell'Ottobre del 1944 e cominciai a controllare gli incartamenti delle missioni finché non le trovai. Secondo i miei conteggi, l'incursione su Salisburgo era la loro ventitreesima. Mentre studiavo le mappe delle missioni, leggevo gli appunti del briefing ed esaminavo le liste di carico delle loro missioni, mi domandavo, come avevo fatto spesso fin da quella notte nella casa di mia nonna, se Manners e Seraydarian fossero ancora vivi e se avrei potuto trovarli.

Il servizio ricerca telefonica di Pittsburgh non aveva numeri corrispondenti a Christ Manners, ma nel 1945 il ministero della Guerra aveva indicato suo fratello George come parente più prossimo. Dopo un nuovo controllo, l'operatore affermò che sì, aveva il numero di un George Manners e lo chiamai. Così scoprii che Christ Manners era morto di un colpo nel 1960: aveva quarantun anni. Suo fratello mi raccontò qualcosa della famiglia, delle esperienze militari del bombardiere, ma non poté aggiungere nulla a ciò che era già noto circa l'ultima missione dell'equipaggio: Christ non aveva mai voluto parlarne molto. Questo lasciava solo Albert Seraydarian.

L'elenco telefonico di New York non riportava alcun Seraydarian e i distretti dei dintorni nel New Jersey, nel Connecticut e perfino in Pennsylvania non diedero risultati migliori. Scrissi all'Amministrazione dei Veterani di St. Louis, dove devono essere indirizzate tutte le richieste di questo tipo, ma le settimane passavano senza una parola. Nel frattempo mi ricordai che la Società storica dell'8ª Air Force, un'organizzazione di veterani con un'ampia e attiva base di soci, avrebbe potuto aiutarmi. Quasi tutte le unità dell'8ª avevano la propria associazione affiliata alla società e i bollettini trimestrali dell'organizzazione fornivano i nomi e gli indirizzi dei punti di contatto. Il segretario dell'associazio-

ne del 466° mi confermò che aveva un elenco dei veterani del reparto contenente oltre mille nomi. Nella lista non compariva nessun Albert Seraydarian, ma c'era un Albert Seraydar, che non viveva a Brooklyn, ma a Coconut Creek, Florida.

Chiamai subito il servizio informazioni, ebbi il numero e quella sera, dopo aver pensato per ore a ciò che avrei detto, a come mi sarei spiegato, feci il numero di Coconut Creek. Ero nervoso: forse non avrebbe voluto parlare con me, forse non avrebbe voluto rivisitare il passato, rivivere quel giorno. Poteva darsi che pensasse che non avevo il diritto di disturbare la sua intimità ora, dragando memorie strazianti da un passato di oltre cinquant'anni. Dopotutto sapevo, dal viaggio che la mia famiglia fece per incontrarlo a Brooklyn nel 1946, che lui trovava le continue domande insopportabili.

Il telefono continuò a squillare sinché alla fine la cornetta fu sollevata e la voce di un uomo, dall'inconfondibile tono pastoso di Flatbush Avenue, corse lungo il cavo. Incespicando sulle parole, non osando quasi fare una pausa per respirare, dissi rapidamente il mio nome e spiegai che chiamavo per sapere alcune cose sul 466° Bomber Group.

Dopo quella che sembrò un'eternità, la voce rispose esitando, «È il mio gruppo».

«Bene», continuai, recuperando un minimo di controllo sulla mia voce, «in effetti sono davvero interessato all'equipaggio Richard Farrington.»

Un'altra pausa, più lunga della prima. Potevo udire il suo respiro all'altra estremità della linea.

«Era il mio equipaggio», disse infine.

«Il nome di mio zio», balbettai semplicemente, «era Howard Goodner.»

Senza neppure un secondo di esitazione emise un sospiro e, con voce incrinata, mormorò: «Il tipo più meraviglioso che abbia mai conosciuto».

L'inizio era promettente.

Entro pochi giorni arrivò una lettera di Albert Seraydarian: «La sua telefonata... è stata come se fossi stato colpito da un fulmine. La testa non ha smesso di girarmi. Il mio

passato continua ad andare e venire.» Nei mesi che seguirono quella chiamata, parlammo spesso al telefono e ci scambiammo lettere; feci due viaggi in Florida per far visita ad Albert Seraydarian. Aveva cambiato nome dopo la guerra, spiegò, quando il sindacato degli incisori a New York respinse la sua richiesta di associazione: avevano già troppi armeni, gli dissero, e quindi eliminò lo «ian». Durante queste visite, passammo lunghe ore a discutere dell'equipaggio, del suo addestramento, delle sue missioni – qualsiasi cosa riuscisse a ricordare – e col tempo diventammo molto amici. «È bene che lei faccia questo», mi sussurrò Grace, la moglie di Al, durante un intervallo nella nostra conversazione, in un caldo pomeriggio di ottobre: «Da quando ho incontrato Al, non è passato giorno senza che lui abbia pensato a ciò che è accaduto al suo equipaggio. È sempre dentro di lui».

Era confuso e traumatizzato quando tornò negli Stati Uniti nel 1945 e si confrontò con i Brennan, i Regan e con le altre famiglie che volevano sapere che cosa accadde quel giorno, cercando lui, il sopravvissuto, e domandandosi – continuava a pensare – perché lui era tornato e il loro figlio, o fratello, o marito no. Per anni dopo la guerra fu tormentato da incubi sull'incidente, in cui era intrappolato nella coda che si scuoteva. Ai balli o fuori con gli amici beveva troppo e senza preavviso scivolava indietro nel tempo: mentre gli altri se ne stavano in uno stupito silenzio, lui si gettava a terra e si divincolava, l'ala era in fiamme e lui stava cercando a tastoni il paracadute, lottando per uscire dalla torretta. I Barrett lo invitarono nel loro appartamento a cena e negli uffici della Barrett Amalgamated nel Rockefeller Center: il signor Barrett voleva offrirgli un posto, ma ogni volta che Al li incontrava la conversazione scivolava su Jerry e si scioglievano in lacrime. Alla fine non ce la fece più: rifiutò l'offerta e i contatti fra loro si interruppero.

Col passare degli anni, l'equipaggio e gli eventi del 21 aprile scivolarono sotto la superficie, ma erano sempre lì, mai lontani, e inevitabilmente la nostra conversazione ritornava sempre a loro. Riandammo a ciò che era successo, a ciò che aveva visto, alle varie possibilità. Scrisse la sua rico-

struzione di quella missione nella prima lettera che mi mandò e, sebbene in seguito aggiungesse altri dettagli, il racconto non cambiò mai. «Quando mi buttai fuori dalla torretta, gli unici due del mio equipaggio che vidi furono Peterson e Brennan», si leggeva in quella prima lettera. «Quando tornai in me, mi accorsi che la sezione di coda si era strappata dal resto dell'aereo: ero terrorizzato. Non sapevo come sarei riuscito a venirne fuori. Nel giro di pochi secondi mi corsero per la mente milioni di pensieri: il mio equipaggio, la mia famiglia, ecc.. Ero abbastanza in me da rendermi conto che stavo galleggiando all'interno della coda che stava cadendo; infilai il paracadute e nella concitazione... riuscii ad agganciarli solo sul lato destro. Tirai la maniglia e la calotta si aprì come un fiore e mi estrasse dalla sezione di coda. Ma il paracadute era stato lacerato dal contatto con le lamiere torte e strappate della fusoliera e con gli altri pezzi di metallo taglienti.

Mentre scendevo non vidi altri paracadute o scie di fumo. C'era molta foschia quel giorno. Quando arrivai a circa 200 metri dal terreno, udii dei rumori sibilanti, guardai giù sotto di me e vidi due soldati su una motocicletta che mi sparavano: potevo vedere i lampi dei loro fucili. Presi la mia calibro .45... e la buttai. Quando toccai terra, ero a un angolo molto ripido e presi un duro colpo: mi feci male alla schiena e alla caviglia destra. Non mi potevo muovere. I soldati mi afferrarono e mi perquisirono. Non conoscevo la lingua, quindi indicai le mie ferite: loro capirono, mi sollevarono e mi misero nel sidecar della motocicletta. Mi fecero passare le braccia attorno alle loro spalle e mi portarono verso quel grande edificio. Mentre mi apprestavo a fare il secondo gradino, sentii un dolore acuto, bruciante, alla schiena. Gridai e mi guardai attorno: una donna tedesca sbucata dal nulla mi puntolava con [un] attizzatoio arroventato, dritto attraverso la mia combinazione di volo. Si affrettarono a portarmi all'interno e con mio grande stupore vidi là il tenente Manners: gli avevano già tolto gli indumenti di volo. Era bagnato fradicio. Più tardi seppi che aveva schivato di poco l'angolo dell'edificio in cui ci trovavamo ed era caduto in un torrente. Appresi anche che si era

messo il paracadute mentre scivolava fuori, perché era caduto attraverso il vano del carrello anteriore. Aveva afferrato il paracadute mentre si buttava.

Sto saltando un po' di palo in frasca, ma per chiarire la questione di quanti paracadute, non ne vidi nessuno. Dovete capire che la sezione di coda era di gran lunga più leggera del resto del velivolo... Quella parte dell'aereo cadde al suolo molto più rapidamente della coda, quindi, mentre io galleggiavo svenuto nella coda, la fusoliera deve avere colpito il terreno anche prima che tornassi in me. Dal momento che c'era foschia, non vidi nulla... Non vidi neppure il paracadute del tenente Manners.»

Mentre leggevo la lettera e durante le nostre diverse discussioni, ero perplesso dall'incongruenza tra questo racconto e la versione che aveva fornito a Howard Barrett e a Marie Peterson nel 1945. Aveva detto loro che *aveva* visto un altro paracadute e che *aveva* visto l'aereo esplodere e bruciare a circa 1 chilometro di distanza. Ora affermava che non aveva visto nulla: nessun paracadute, nessun velivolo in fiamme. Ne parlammo, ma Al non aveva spiegazioni. Lui e Manners furono costretti a marciare dal villaggio dove erano atterrati fino all'enorme campo per prigionieri di guerra di Moosburg e lungo il percorso discussero di ciò che avevano visto. La sua storia del 1945 assomigliava molto al racconto fatto da Manners nel MACR e supponemmo che avesse mescolato le due versioni. Era anche possibile che, con il trauma che l'aveva attanagliato dopo la guerra, avesse semplicemente cancellato i fatti dalla sua memoria.

Nel frattempo avevo cominciato a localizzare altri membri del 466° che erano nella missione del 21 aprile su Salisburgo. L'incartamento di Suitland conteneva vari documenti su ciascun B-24 della formazione. Controllando le liste di carico, che fornivano i nomi di ciascun membro dell'equipaggio di ogni aeroplano, con l'elenco dell'associazione dei veterani del 466°, riuscii a trovare più di una dozzina di uomini, compreso il pilota, il navigatore e il mickey man capiformazione, il pilota vicecapoformazione alternato e molti altri che volarono quel giorno. Parlai con il pilota

che volava in ala destra a Farrington, con il copilota dell'aereo alla sua sinistra e con i mitraglieri dei velivoli dello squadrone davanti a loro. Tutti quanti ricordavano quella missione, a volte con grande chiarezza, e, sebbene i dettagli variassero, in sostanza raccontarono tutti la stessa storia. Ricordarono il tempo orribile, gli strati compatti di nubi grigio piombo, e i forti venti che li deviarono dalla rotta e rendevano impossibile mantenere la formazione. Rammentarono l'ordine che richiamava la formazione e ricordarono di aver riportato indietro le bombe attraverso il continente. Ma sopra ogni cosa ricordavano con profonda amarezza che una decisione presa dal CP – contro le proteste del suo navigatore e del mickey man – li portò direttamente sopra Regensburg. Rammentavano che la Flak fu scarsa, non più di otto o nove salve, e avevano ben presente quel solo velivolo, colpito all'ala sinistra, che andava in vite senza controllo nella foschia sottostante. Alcuni videro due paracadute, altri tre, altri ancora non potevano credere che qualcuno ne fosse venuto fuori.

Nonostante i mesi spesi a esaminare i rapporti e a parlare con gli uomini che volarono quella missione, la questione dei paracadute restava misteriosa. Documenti che svelassero dove erano stati recuperati i corpi avrebbero potuto fornire la risposta, ma poteva darsi che non esistessero. L'Amministrazione dei Veterani di St. Louis mi aveva già informato che migliaia di cartelle personali, quasi tutte della Seconda guerra mondiale, erano andate perse in un incendio e quella di Howard era fra queste. L'unica speranza residua era il GRS¹ e, dopo numerosi quesiti a Washington, fui indirizzato all'agenzia responsabile dei registri. Lì un impiegato mi confermò che il suo ufficio in effetti deteneva documenti del genere e che avrei potuto ordinare non solo l'incartamento di Howard, ma quelli di tutto l'equipaggio. Poiché il velivolo era caduto così vicino al termine della guerra, disse, le pratiche potevano in realtà contenere informazioni su dove erano stati trovati i corpi. Ordinai le cartelle e attesi. Non ero preparato a quello che mi rivelarono.

¹ Graves Registration Service, servizio di registrazione sepolture.

In un deprimente pomeriggio senza sole di febbraio, arrivò da Washington un plico voluminoso. Conteneva cartelle per ciascuno dei membri dell'equipaggio e alcune erano di gran lunga più complete e dettagliate di quanto avessi osato pensare. La casa era vuota quando mi sedetti in soggiorno e cominciai a leggere. La pratica di Jerry Barrett era la prima e scoprii con stupore che conteneva un resoconto dettagliato di come venne trovato l'aereo. Elementi della 7ª armata americana erano entrati nella regione una settimana dopo che il velivolo era venuto giù e un rapporto scritto dal Servizio di registrazione sepolture della 65ª divisione fanteria rivelava ciò che avevano trovato. «Personale del GRS fu incaricato dal XX Corpo di rimuovere i resti delle salme dal relitto di un quadrimotore dell'Air Corps dell'esercito. Prima di raggiungere la scena del disastro, si fermarono al comando di uno dei battaglioni della 65ª divisione nell'abitato di Oberhinkofen, Germania, per avere informazioni sulla posizione esatta del predetto aeroplano.

Parlando con un maggiore di questo battaglione... il personale del GRS apprese che si riteneva che tre militari dell'Air Corps americano si fossero paracadutati dal predetto aereo il... 21 aprile 1945. Si disse che i tre uomini che si erano buttati dal velivolo erano stati fatti prigionieri dai tedeschi. Tutte le informazioni sono state apprese da.... due prigionieri di guerra inglesi... che erano stati in quei giorni liberati da soldati americani... La cittadina del loro campo di concentramento era Piesenkofen, Germania, molto vicino a dove questo incidente aereo era accaduto... L'abitato più vicino al luogo dell'incidente era Scharmas-sing, Germania.»

Un rapporto aggiuntivo forniva ulteriori dettagli: «Il personale del GRS che giunse sulla scena trovò quanto segue: complesso della coda trovato in direzione nord rispetto alle coordinate di griglia U218506, era l'insieme posteriore, consistente nella deriva di coda, due alettoni di coda e pinna posteriore. Appena al di sopra di quella che sembrava la sezione del mitragliere di coda erano visibili i caratteri T9. Un altro frammento della coda che giaceva a

destra della parte principale del complesso posteriore aveva le cifre 295592... La maggior parte [del relitto] del velivolo venne trovata circa millecinquecento metri in direzione ovest rispetto al complesso di coda: a parte la sezione posteriore, consisteva nell'intera struttura di un quadrimotore. Impossibile identificare l'aereo, a parte il fatto che aveva quattro propulsori, in quanto il velivolo era bruciato al di là di ogni possibilità di riconoscimento. L'aeroplano era rivolto a ovest. Il personale del GRS estrasse dalla sezione centrale della fusoliera, su cui sono innestate le ali, i resti di corpi, quanti non è stato possibile in effetti definire con certezza, poiché non c'era alcun completo torso intatto».

Forse ciò significava che nessuno di loro era uscito dall'aereo, che erano stati tutti trovati all'interno del relitto, e che tutta l'angoscia delle famiglie, tutti i giorni e le settimane a scervellarsi sui tre o quattro paracadute erano stati inutili? L'identificazione di alcuni dei corpi era stata difficile – non si trovarono mai le piastrine di Jerry Barrett e di Louis Wieser, il che ritardò di mesi il loro riconoscimento –, ma allora come si spiegavano i tre o quattro paracadute di cui era stato riferito nei rapporti del 466°?

Nella cartella di Jack Brennan mi attendeva un altro shock brutale. Agli altri moduli era allegato un rapporto scritto da un capitano del corpo medico e firmato l'8 maggio. Vi si leggeva: «Certifico che, verso il 29 aprile 1945, ho esaminato i resti trovati nel relitto di un aereo vicino Obertraubling, Germania. Due dei corpi erano intatti e giacevano fuori dal velivolo. Entrambi erano apparentemente morti all'istante, all'impatto con il suolo. Un uomo aveva al petto la piastrina che diceva "John C. Brennan 12206828". Quest'uomo aveva una grave frattura composta al femore destro, fratture multiple al cranio e una frattura della mandibola. Il secondo uomo non aveva piastrina, ma... sulle sue mutande si trovava il marchio di lavanderia G-6638. Quest'uomo aveva una frattura composta del gomito sinistro, una frattura semplice dell'omero sinistro, una frattura composta del femore destro, la mascella rotta, il naso rotto e contusioni multiple. In una fattoria vicina, le truppe della

fanteria trovarono una piastrina col nome Peterson e un braccialetto da identificazione con [il] nome Brennan».

Tirai un profondo respiro: mi accorsi che G-6638 non si riferiva a Bob Peterson ma a Howard. Per quanto spietata fosse la descrizione delle ferite, era chiaro che Howard e Jack Brennan *non* erano nel velivolo. Aprendo l'incartamento di Howard, lessi rapidamente i vari moduli finché non mi imbattei in una breve nota della pratica che mi fece girare la testa: «Informazione ottenuta da G2 (XX Corpo): un aereo... abbattuto da contraerea nemica circa a mezzogiorno del 21 aprile, presso (U213502) e presso (218504). Prigioniero di guerra russo riferisce che due uomini sono scampati dall'aereo, sono stati catturati dai tedeschi e portati in una cittadina e fatti sfilare per le strade, dove sono stati pestati a morte e poi presi e messi nel relitto del velivolo. I numeri di serie del vestiario dei deceduti erano come segue: G 6638 e B 68628». Il rapporto era stato compilato dal CIC [Counter Intelligence Corps], 65^a divisione fanteria. Nella pratica di Howard, un'altra nota, scritta nel cimitero americano di Norimberga, si concludeva con questa frase raggelante: «Corpo rimosso [per la sepoltura], al termine di inchiesta quale caso di atrocità».

Stupefatto, fissai le espressioni «fatti sfilare per le strade... pestati». Ebbi un capogiro e gli occhi mi si riempirono di lacrime. Quello che era cominciato come uno sforzo per chiudere un cerchio della famiglia si era invece tramutato in un incubo.

Mentre leggevo e rileggevo seduto i rapporti, sperando di aver fatto un errore, di aver capito male, cominciai a prendere forma un orribile scenario. Sembrava possibile che i tre paracadute potessero essere Christ Manners, Jack Brennan e Howard; dopotutto Al pensava di essere rimasto intrappolato nella coda per un certo tempo – quanto a lungo non era in grado di precisarlo – e lui non vide altri paracadute. In questo caso Jack e Howard avrebbero potuto buttarsi subito dopo che il velivolo venne colpito. Al aveva visto di sfuggita Brennan e Peterson al centro e aveva pensato che non fossero riusciti a saltare. E tuttavia Al aveva perso i sensi e non aveva avuto percezione dell'aereo

fino a parecchi secondi dopo. La postazione radio del *Black Cat* era sopra e davanti al vano bombe e Howard era forte e atletico: sarebbe stato in grado di scendere, aprire i portelloni delle bombe e abbandonare l'aeroplano in fiamme prima che andasse fuori controllo. Se il primo dei tre paracadute si era allontanato al momento in cui Al era sgusciato dalla coda, questo avrebbe spiegato i diversi numeri dei paracadute visti nella formazione, da uno a quattro.

Gli incartamenti facevano riferimento a un'inchiesta, ma non ce ne era alcuna allegata e le conclusioni dei rapporti disponibili erano assurdamente contraddittorie. Il capitano del corpo medico, Edward N. Snyder Jr., era convinto che Howard e Jack fossero morti all'impatto col suolo. Il suo rapporto era parte dell'inchiesta? Era questa la conclusione definitiva raggiunta dall'inchiesta o era stata confermata la dichiarazione del prigioniero russo? Snyder descriveva i corpi come giacenti «fuori dal velivolo»: erano quindi stati trovati vicino al relitto. Ma se erano stati sbalzati dall'aereo mentre precipitava, i loro corpi sarebbero stati trovati insieme e così vicino ai rottami quanto quella dichiarazione implicava? Sembrava quantomeno sospetto.

Quella sera chiamai Al in Florida. Mi attraversò la testa il pensiero che forse lui sapeva da sempre tutto questo, ma aveva cercato di proteggere le famiglie, rendendo gli incontri con lui i più complicati possibile. Ma quando gli esposi a grandi linee quello che avevo letto, fu chiaramente scosso. Non ne sapeva nulla e, mi assicurò, neanche Christ Manners. Entrambi erano convinti di essere stati i soli a salvarsi del *Black Cat*. Appariva sconvolto.

Appena potei liberarmi, presi il treno per Washington. I National Archives conservavano gli incartamenti di tutti i casi di crimini di guerra e, se era stata avviata un'inchiesta, le sue tracce documentali sarebbero partite da lì. Le cartelle erano conservate a Suitland e il numero dei casi di quel tipo ammontavano a migliaia. Le pratiche erano elencate sotto nomi di persona o del luogo, ma un giorno di ricerche con i nomi Goodner, Brennan o Peterson non produsse nulla, né comparve alcun villaggio o cittadina dell'area. Il rapporto del GRS dichiarava che il villaggio più vicino al

luogo del disastro era Scharmassing e faceva anche menzione di Oberhinkofen; il prigioniero inglese che aveva riferito di tre americani catturati era a Piesenkofen e il CIC aveva il suo comando a Obertraubling. Una mappa dell'area evidenziava che questi villaggi formavano un rettangolo a ovest di Regensburg, ma gli archivi non contenevano nulla.

Durante la primavera feci ripetuti viaggi a Washington, scartabellando fascicoli su crimini di guerra, documentazione del 65° fanteria, del 466° Group, esplorando ogni possibile strada. Sfogliai i registri dei reparti da caccia che accompagnarono il 466° il 21 aprile, cercando qualche appiglio per la storia riferita alla signora Farrington sui quattro aviatori cui i tedeschi avrebbero sparato. Gli esami medici dei corpi sul luogo dell'incidente sembravano escludere quella possibilità, ma avevo bisogno di fare dei controlli: si trattava di un altro frammento del rompicapo che mi sfuggiva.

Nel procedere della ricerca, cominciai a conoscere le famiglie dell'equipaggio Richard Farrington. Marie Peterson aveva scritto a Al solo pochi anni prima, ristabilendo un contatto dopo quasi quarant'anni. Era stata in Francia a St. Avold a vedere la tomba del marito e la visita l'aveva indotta a scrivere. Andai a trovarla in Illinois. Raggiunsi Joliet, dove incontrai i fratelli di Jack Perella e ad Hammond, Indiana, dove passai un pomeriggio con la sorella di Louis Wieser. Localizzai il fratello più giovane di Jack Regan a Long Island e le sorelle di Jack Brennan nel New Jersey e in Florida. I Farrington e i Barrett non erano più in vita e non riuscii a trovare parenti viventi.

Dovunque vedevo riflesso verso di me lo stesso quadro di pena e d'amore che avevo conosciuto nella mia famiglia: le stesse istantanee dell'ultima visita a casa, il quaderno dei ricordi pieno di ritagli di giornali ingialliti e di fotografie arricciate, le scatole di V-mail, gli stessi telegrammi strazianti, conservati accuratamente nelle loro bustine lacerate. Dovunque abbiamo avuto le stesse dolorose conversazioni dolciamare che avevo avuto con mia madre e mio zio, quando chiesi loro di riaprire vecchie ferite, di sollevare le incrostazioni di decenni, di ricordare. A Joliet, Mel Perel-

la presentò un voluminoso album sulla cui copertina erano incise le parole «Il nostro Jack», un album così familiare che sarebbe potuto essere quello di Howard. Mentre lo sfogliavamo e parlavamo di Jack, Mel Perella si alzò dalla sedia e, mentre sua moglie, il fratello Al ed io continuavamo a chiacchierare, se ne andò in un angolino. Lo potevo vedere con la coda dell'occhio, che respirava profondamente, con lo sguardo fisso fuori dalla finestra. Mi raccontò che aveva visto Jack per l'ultima volta in una stazione della sopraelevata a Chicago, mentre andava a una partita dei Cubs⁴ nell'estate del 1944 e si trovava a casa con i genitori quando arrivò il telegramma del ministero della Guerra: era la prima volta che ne parlava dopo anni. Avevo aperto una vena di dolore così profondo e persistente che gli anni potevano offuscare, ma non cancellare e tuttavia continuammo a parlare. E parlando, scrivendo e scambiandoci visite nei mesi che seguirono, l'equipaggio tornò nuovamente in vita, uno ad uno, portato dalle ali della memoria, e ci trovammo avvinti da una catena di amore e di rimpianto che scavalcava le generazioni.

In primavera decisi di recarmi in Germania. Fin da quel terribile pomeriggio in cui arrivarono i rapporti del GRS, sapevo che sarei stato inesorabilmente trascinato a Regensburg, ai villaggi fuori dalla città dove l'aereo era caduto. Nel corso degli anni avevo passato molto tempo in Germania, studiando e facendo ricerche, parlo la lingua e so cavarmela: avrei condotto la mia inchiesta personale.

Lungo il tragitto mi fermai in Inghilterra. L'Associazione del 466° Bomber Group teneva una riunione a Norwich per dedicare un monumento sulla vecchia base aerea di Attlebridge e decisi di presenziare. Per tre giorni in giugno, parlai a uomini del reparto e vagai per le strade di Norwich con loro, cercando i pub, le sale da ballo, e altri vecchi luoghi di ritrovo. Visitai il mercato, ancora affollato di bancarelle ricoperte da teloni, la stazione ferroviaria, il castello, il Blackfriar Hall, dove Howard e Jack Regan avevano gioca-

⁴ Squadra di baseball di Chicago.

to a pallacanestro. Entrai nel Palazzo Vescovile, ora una prestigiosa scuola per ragazzi nel comprensorio della cattedrale, e mi fermai per una bevuta al Maid's Head Hotel. Dall'altra parte della piazza c'era la sala da ballo che gli uomini avevano frequentato, con il suo portale tuttora sorretto dalle massicce figure di Sansone ed Ercole.

Infine, un opprimente pomeriggio insolitamente caldo, ci recammo con un autobus noleggiato alla base aerea 120. Una manciata di riservette per munizioni, baracche Nissen e hangar costellava i campi, spettri baluginanti nell'afosa luce solare. Il sito WAAF, dove avevano vissuto Howard e gli altri avieri, era ricoperto da cardi selvatici e biancospini e le baracche erano scomparse da un pezzo. Ma fra il fitto sottobosco si poteva ancora vedere un mosaico di pavimenti di cemento deteriorati dalle intemperie, con le lastre triangolari rialzate dove erano sistemate le stufette. L'edificio principale per i briefing e la torre di controllo erano ancora là, così come le lunghe piste silenziose e, distanziate a intervalli regolari, tra l'erba alta agitata dal vento, le piazzole a forma di padella. Aprendomi la strada attraverso le erbacce, alla destra della torre di controllo, arrivai fino al numero 58. Rimasi sulla superficie di cemento sgretolata, travolto dalle emozioni: era lì che, il mattino del 21 aprile 1945, Howard e Jack e Al e gli altri si erano arrampicati dentro il *Black Cat*, diretti in Germania.

Lasciai l'East Anglia all'inizio di luglio, seguendo le tracce del *Black Cat*. Piuttosto che andare direttamente a Regensburg, decisi di cominciare la ricerca a Friburgo, dove era conservata tutta la documentazione militare tedesca. Ogni batteria di Flak che avesse abbattuto un aereo alleato doveva presentare un rapporto, un Abschussmeldung, con l'ora dell'azione, il tipo di velivolo colpito e, quello che per me era la cosa più importante, «il destino dell'equipaggio: (1) morto, (2) paracadutato e (3) prigioniero». Ma, come temevo, non esistevano rapporti per una fase così avanzata della guerra. Da Friburgo mi spostai a Monaco, dove passai diversi giorni ad esaminare pazientemente rapporti di

funzionari nazisti dell'area di Regensburg. Le autorità locali avevano il dovere di riferire circa qualsiasi attività aerea e qualsiasi aereo abbattuto nella zona a Monaco, ma, così come era successo ai rapporti militari, il continuo flusso di dispacci subì un brusco arresto a metà aprile del 1945. Avevo raggiunto un vicolo chiuso con i documenti ufficiali: era giunto il momento di andare a Regensburg.

Avevo illustrato la mia ricerca ad un anziano archivista in servizio a Monaco e, sebbene in termini di documenti avesse poco da offrirmi, un pomeriggio si fermò al mio tavolino nella sala di lettura: si era ricordato che alcune settimane prima era venuto all'archivio un uomo di una cittadina nei pressi di Regensburg. L'uomo – il cui nome era Peter Schmoll – non era uno storico di professione, sottolineò l'archivista, ma un vigile del fuoco e un appassionato di storia locale, che stava facendo una ricerca sugli attacchi aerei americani a Regensburg. L'archivista rammentò che a Herr Schmoll piaceva investigare per passatempo sugli incidenti aerei nell'area di Regensburg, e mi diede il suo indirizzo e il numero di telefono.

Giunsi a Regensburg in un fresco venerdì pomeriggio di pioggia all'inizio di luglio. Il treno mi aveva portato lungo un percorso nordorientale, tra i sobborghi in espansione di Monaco e Freising, attraverso Moosburg, dove Manners e Al erano stati condotti a un campo di prigionia, a Landshut, una cittadina che il 466° aveva bombardato nella ventunesima missione dell'equipaggio, che in quell'occasione aveva volato come capoformazione. A Landshut il treno si diresse a nord, inoltrandosi in un paesaggio di verdi colline ondulate e di fitte macchie di conifere scure e di gialli campi fitti di girasoli e di ravizzone. Passammo attraverso gruppi di case imbiancate con tetti di tegole arancio e di chiese dipinte vivacemente, i cui campanili, con le cuspidi a forma di cipolla, davano ai villaggi un aspetto esotico. Sistemato mi nell'albergo vicino alla cattedrale, feci il numero che mi era stato dato a Monaco e Peter Schmoll rispose al telefono. Gli spiegai rapidamente che avevo appreso che stava conducendo ricerche sulla guerra aerea americana nell'area di Regensburg, come stavo facendo io. Mi ascoltò cortese-

mente, mentre divagavo con un certo nervosismo, ma quando accennai che stavo cercando informazioni su un aereo abbattuto, gli si drizzarono le orecchie. Incoraggiato, gli raccontai che stavo indagando su un velivolo americano, un B-24 caduto vicino a Scharmassing nell'aprile del 1945, e mi era stato detto dai responsabili dell'archivio a Monaco che forse lui avrebbe potuto aiutarmi. Mi disse che lui e un suo amico avevano effettivamente fatto delle ricerche su aeroplani – ne avevano trovati dozzine – ed era molto interessato a vedermi.

Ci incontrammo presto al mattino successivo, all'ingresso principale della stazione ferroviaria. Avevo dormito poco. Peter Schmoll, un uomo alto, magro, nato – come scoprii in seguito – nel 1952, parlava poco l'inglese, ma era in grado di leggere i documenti che avevo portato. Ci sedemmo a un tavolino al ristorante della stazione e ordinammo un caffè. Sciorinando il suo materiale sul tavolo, spiegò che lui e un amico avevano per anni investigato su velivoli abbattuti a Regensburg e nelle vicinanze. La maggior parte erano americani. Avevano disegnato una mappa dei luoghi di incidenti noti nella zona, avevano richiesto i MACR da Washington per avere notizie degli equipaggi e avevano accumulato tutto il materiale possibile su ciascuno degli eventi. Dopo averlo ascoltato ed aver esaminato la cartina che aveva portato, gli mostrai i documenti raccolti a Washington e gli spiegai su che cosa stavo indagando. Mi ascoltò con attenzione, studiò i rapporti del GRS e mi fece domande precise. Né lui né il suo amico avevano sentito parlare di un B-24 abbattuto vicino a Scharmassing nell'aprile del 1945 ed analizzò con cura la mappa e gli schizzi che avevo portato. Riguardo alla delicata domanda se la storia del russo poteva essere vera, rispose che era possibile: sapeva che cose simili erano accadute, anche negli ultimi giorni di guerra. Ma era ugualmente certo che, se due aviatori americani fossero stati fatti sfilare attraverso un villaggio e fossero stati pestati, al loro arrivo una settimana dopo, gli americani l'avrebbero scoperto. Disse che nei piccoli villaggi la gente parla e i responsabili sarebbero stati certamente denunciati, probabilmente anche da altri tedeschi, ma di certo dai lavoratori polacchi e russi –

prigionieri di guerra – che lavoravano nei villaggi. In ogni caso lui appariva fiducioso che l'avremmo scoperto.

Mentre leggeva i documenti e studiava la foto dell'equipaggio mi resi conto che l'avevo agganciato. Nelle settimane e nei mesi che seguirono, sarei giunto ad apprezzare appieno il giudizio e la dedizione alla ricerca della verità di Peter Schmoll, ma anche in quel primo mattino qualcosa nei suoi occhi, i suoi modi, i suoi discorsi, mi dissero che potevo fidarmi, e mi avrebbe aiutato. Nel giro di un'ora eravamo sulla sua BMW rossa, diretti ai villaggi a ovest della cittadina.

Studiata la mappa, concordammo di cominciare la nostra ricerca a Scharmassing. Sgusciando nel traffico cittadino di metà mattina, guidammo verso ovest, passando accanto alla nuova università e alla base della Bundeswehr, superando un agglomerato di case e di vivaì, di magazzini d'arredamento e di centri commerciali che sembravano più appropriati alla periferia di Filadelfia, piuttosto che alla Baviera. Ma, appena al di là dell'autostrada che si snodava verso Norimberga e Passau, entrambe obiettivi dell'equipaggio Farrington, le propaggini urbane di Regensburg si arrestavano bruscamente e apparve una campagna di verdi colline e i pini neri: mi accorsi di essere nervoso.

La pioggia del primo mattino era cessata e, quando giungemmo a Scharmassing e parcheggiammo, il cielo era diventato di un azzurro brillante e senza nubi. Come è tipico dei villaggi rurali tedeschi, le linde case intonacate, con i davanzali arricchiti da vasi di gerani, erano raccolte attorno ad un'unica strada, con i campi che si allargavano attorno in tutte le direzioni. Era possibile lasciare la macchina a un'estremità del villaggio e andare a piedi lungo la strada, bussando a una porta dopo l'altra.

Prima di lasciare il ristorante della stazione ferroviaria, avevamo discusso della strategia: nei villaggi avremmo semplicemente chiesto se qualcuno ricordava un aereo precipitato negli ultimi giorni di guerra. Non avremmo fornito spontaneamente alcuna informazione, né avremmo parlato all'inizio della storia del russo, ma avremmo soltanto lasciato parlare la gente. Dopo aver ascoltato ciò che avevano da

dire, avremmo chiesto se avevano mai visto o sentito voci su americani che si fossero lanciati col paracadute e fossero stati condotti attraverso un villaggio nella zona. Dopo di che avremmo improvvisato. Concordammo che Peter avrebbe condotto la conversazione. Nel corso dei primi giorni svilupparammo uno schema, imparando quando fare domande, quali avrebbe posto l'uno e quali l'altro, procedendo sempre con cautela, senza mai porre quesiti tendenziosi e senza trascurare alcunché. Era importante verificare le dichiarazioni del russo, ma lo facevamo senza usare parole troppo dure: avevano mai raccolto voci, una qualsiasi storia, di *Misshandlung* (maltrattamento) di aviatori americani? A Monaco uno storico dell'Istituto di storia contemporanea, che aveva effettuato centinaia di interviste a bavaresi sulle loro esperienze nell'ultimo anno di guerra, mi aveva assicurato che la gente di questi villaggi mi avrebbe parlato con grande franchezza. Era passato abbastanza tempo, la maggior parte di quelli direttamente coinvolti erano morti e qualsiasi riluttanza a parlare – caratteristica dell'immediato dopoguerra – era scomparsa. Era convinto che, se la gente dell'area avesse avuto informazioni sul *Black Cat* o avesse udito qualche diceria su un pestaggio, ne avrebbe parlato. Dopo il primo giorno di conversazioni, fui d'accordo.

Trovato un gruppo di contadini che chiacchierava sulla strada, dietro un trattore, ci fermammo e Peter, calcando ancora maggiormente il locale dialetto dell'Alto Palatinato, spiegò che cercavamo informazioni su un velivolo abbattuto negli ultimi giorni di guerra. Chiese se conoscevano qualcuno che viveva nel villaggio nell'aprile del 1945. Ci indirizzarono a un uomo il cui padre aveva gestito l'osteria del posto durante il conflitto: se era successo qualcosa a Scharmassing o nella zona, lui l'avrebbe saputo.

Trovammo Anton Feigl a casa al centro del villaggio; confermò che durante la guerra i genitori possedevano l'osteria del villaggio e si ricordava di aver sentito dell'incidente aereo proprio alla fine della guerra. Disse che a quel tempo non era al villaggio – era prigioniero di guerra in Virginia, dopo la cattura da parte degli americani in Normandia –, ma

suo padre aveva visto un incidente aereo in aprile o maggio, non era sicuro quando. Il genitore aveva descritto un grande quadrimotore – un bombardiere americano con un'ala strappata – che cadeva a spirale sul villaggio. Ripensandoci, aggiunse che l'aeroplano si spezzò a metà mentre scendeva. Peter mi lanciò uno sguardo: doveva essere il *Black Cat*. Feigl continuò: avevano tutti paura che cadesse proprio in mezzo al villaggio, ma si schiantò oltre l'alta cresta alberata ad est, al di là della fattoria di Ebenteuer. Suo padre e suo fratello furono fra i primi ad arrivare sul luogo del disastro: stava ancora bruciando quando vi giunsero e si era raccolta una piccola folla. Suo padre non fece mai menzione di paracadute, ma disse che avevano trovato i corpi di alcuni americani nei campi – pensava fossero due – che non erano riusciti ad aprire i loro paracadute. Avremmo dovuto parlare con suo fratello minore, quello che era andato sul luogo dell'incidente.

Georg Feigl viveva in un altro villaggio vicino e giungemmo alla sua fattoria nel giro di pochi minuti. Venne verso di noi a salutarci appena entrammo nel cortile accanto alla casa: era lieto di parlare con noi e disse che ricordava l'incidente aereo. Sebbene Regensburg fosse stata attaccata ripetutamente durante la guerra, solo un velivolo era stato abbattuto nei pressi di Scharmassing. Sforzandomi di seguire la conversazione che si svolgeva in un dialetto pressoché incomprensibile, capii che lui *non* era andato quel giorno sul luogo dell'incidente: suo padre e due soldati che erano acquantierati in casa si lanciarono fuori subito dopo l'esplosione, ma lui andò il giorno seguente. L'aereo era completamente bruciato, un mero guscio, e c'erano corpi nel relitto, non sapeva dire quanti. Altri due, tuttavia, erano nei campi e lui li vide. Peter chiese se erano vicini al velivolo. No, disse, erano a diverse centinaia di metri, il primo a circa 300 dai rottami, l'altro a diverse centinaia più ad est. Da 300 a 500 metri! Il capitano del corpo medico che aveva esaminato sul campo Howard e Jack, li aveva descritti come giacenti «fuori dal velivolo», il che per me implicava – e Peter era d'accordo – che erano nei pressi del relitto e vicini l'uno all'altro. Intervenni, mettendo alle strette Feigl sulle distanze.

Sì, era sicuro che il primo era lontano diverse centinaia di metri – circa 300 – e l'altro ben oltre. A quel tempo suo padre aveva ipotizzato che i loro paracadute non si fossero aperti o che fossero stati sbalzati dall'aereo dopo che si era spezzato in due ed aveva cominciato a precipitare.

Quando un po' più tardi Peter chiese se nel villaggio avessero sentito qualche voce di Misshandlung, ci raccontò senza esitazioni di un pilota americano che si era buttato sopra Unterisling, un villaggio vicino: l'aviatore era caduto su un albero e un contadino infuriato aveva cercato di ucciderlo con un'ascia; l'arrivo di alcuni soldati tedeschi aveva salvato l'aviatore e il contadino venne arrestato e processato dopo la guerra. Feigl non aveva sentito nulla circa maltrattamenti in questo caso, ma si offrì di interpellare alcuni suoi compagni di classe che a quel tempo si trovavano nel villaggio. Alla fine della guerra avevano tutti tredici o quattordici anni e, a parte i vecchi e gli stranieri – polacchi, russi, serbi e altri –, a quel tempo non c'erano altri civili maschi.

Tornando in auto a Scharmassing, facemmo una sosta alla fattoria di uno dei compagni di classe di Feigl, che secondo lui poteva anche aver visto l'incidente. Trovammo l'uomo in piedi nel suo cortile, proprio accanto alla strada. Si rammentò all'istante del disastro aereo: era andato subito sul luogo, sopra la fattoria di Ebenteuer, arrampicandosi lungo il sentiero su per la ripida collina boscosa e attraverso i campi che scendevano ad est, verso i villaggi di Piesenkofen e Obertraubling. L'aereo stava ancora bruciando e lui vide tre, non due corpi, che giacevano lungo una linea che si allungava in un'area di circa 500 metri: uno era molto vicino al velivolo ed era gravemente ustionato, un altro, lo ricordava molto bene, sembrava essere stato schiacciato nel terreno dalla violenza della caduta; il terzo giaceva lontano nei campi in direzione della seconda parte dell'aeroplano, che si era schiantata vicino alla batteria contraerea di Piesenkofen. L'amico gli chiese se aveva mai sentito parlare di Misshandlung e anche lui ci raccontò la storia di Unterisling.

Entrambi suggerirono di rivolgerci a Maria Wittig, la figlia di Heinrich Ebenteuer; suo padre era morto, ma lei vi-

veva all'estremità del villaggio nella grande fattoria che era la più vicina al luogo dell'incidente. Si trovava a Scharmassing alla fine della guerra e loro pensavano che lei avesse risalito la collina per vedere il velivolo in fiamme. Prendemmo i nomi di altre persone con cui avremmo dovuto parlare a Oberhinkofen, inclusi il borgomastro e la moglie, che erano ragazzi alla fine della guerra.

Erano circa le 6 quando arrivammo a Oberhinkofen. Ci eravamo fermati alla fattoria Ebenteuer lungo la strada, ma non c'era nessuno in casa. La moglie di Hans Gattinger, il borgomastro, ci disse dalla porta che lui era fuori a pesca, ma quando le spiegammo la nostra ricerca, ci invitò ad entrare. Alla fine della guerra aveva nove anni, ma rammentava nitidamente l'incidente: era un giorno nuvoloso, un sabato, e non era a scuola; stava giocando in giardino quando udì i primi colpi della Flak; era corsa dentro quando il padre le gridò: «Venite fuori, ne hanno colpito uno». Tornò di corsa in giardino con i fratelli e le sorelle e vide un aereo che «capitombolava giù». Mentre scendeva rovesciandosi, vide strapparsi un'ala e poi l'altra, finché il cielo sembrò pieno di frammenti. Non vide paracadute. Entro un'ora avevano risalito la collina fino al luogo del disastro. Il relitto fumava ancora e i soldati non li fecero avvicinare. Senza che le venisse suggerito, disse che aveva visto tre corpi sparsi nei campi, nell'arco di diverse centinaia di metri: aveva avuto paura degli aviatori morti e non li guardò da vicino, ma uno giaceva nel campo che apparteneva al padre. Confermò che anche suo marito aveva visto l'incidente e avrebbe potuto raccontarci tutto. Ci accordammo per ritornare il giorno seguente.

Il mattino dopo Peter venne nuovamente a prendermi alla stazione ferroviaria. Aveva meditato sulle cose che avevamo udito e aveva deciso di fare alcuni giorni di vacanza. Avrebbe dedicato la settimana seguente al *Black Cat*. Vedemmo diversi possibili testimoni a Obertraubling e a Piesenkofen, ma nessuno aveva visto l'aereo o ne aveva sentito qualcosa. Nel primo pomeriggio tornammo a Scharmassing per parlare con la figlia di Heinrich Ebenteuer. La fattoria era una Bauerhof a forma di U, molto grande, e Maria Wit-

tig, una donna vivace di sessant'anni, molto giovanile, ci diede il benvenuto in una cupa cucina rustica, poi ci condusse nel soggiorno. Non fece fatica a ricordare il disastro. A quel tempo era una ragazza di diciannove anni. Non vide precipitare l'aereo, ma ricordava l'allarme per l'incursione, la Flak e la tremenda scossa causata dall'incidente e dall'esplosione delle bombe. I russi che lavoravano nella fattoria – ce n'erano dozzine – avevano paura che l'aeroplano cadesse proprio sopra di loro, ma invece precipitò al di là degli alberi sulla collina dietro la fattoria. Le onde d'urto causate dall'impatto fecero andare in frantumi le finestre della cappelletta dietro la stalla. Nel giro di trenta o quaranta minuti arrivò sul luogo del disastro: credeva che ci fossero quattro uomini nel relitto; i resti carbonizzati del pilota erano ancora ai comandi di volo, disse con un brivido, e altri due giacevano a diverse centinaia di metri dall'aereo. Non avrebbe mai dimenticato uno dei due corpi nel campo: il militare era un bell'uomo vigoroso, di aspetto atletico, dalla pelle chiara, dai lineamenti delicati e con lunghe dita aggraziate. Fu colpita dalla sua bellezza, e dal fatto che aveva impattato contro il terreno con tale violenza che attorno al suo corpo si era scavata una forma profonda parecchi centimetri.

Disse malinconicamente che avrebbe ricordato per tutta la vita il volto di quel giovane: «Posso ancora vederlo davanti ai miei occhi». Presi dalla tasca della giacca la foto dell'equipaggio e la misi sul tavolo tra noi due. Questi, spiegai, erano gli uomini sull'aeroplano. «Così tanti», disse lei con tristezza, «così tanti.» Le chiesi se riconosceva qualcuno nella fotografia. Chinandosi sul tavolo, la studiò con attenzione: seguendo col dito le due file, si soffermò dapprima su Farrington, aggrottò le ciglia e precisò che poteva essere lui, ma no, no, non era lui. Poi le si spalancarono gli occhi e alzò lo sguardo verso di me: «Eccolo», mormorò, con la voce improvvisamente incrinata dallo stupore. Stava indicando Howard.

Mentre restavo seduto tremante, incapace di parlare, Peter le chiese se si ricordava di qualche problema quando arrivarono gli americani. Lei rammentava che erano ve-

nuti da suo padre a fare delle domande e il principe Johannes Thurn und Taxis li aveva accompagnati in qualità di interprete. Il padre del principe era un noto antinazista e la tenuta di campagna della famiglia, Höfling, era poco lontano. Non riusciva a ricordare che cosa cercassero esattamente gli americani, ma credeva che avesse qualcosa a che vedere con i russi che lavoravano nella fattoria. Dozzine di russi e di polacchi erano stati sistemati nel villaggio dopo il bombardamento di Regensburg e nutrirli aveva messo tutti a dura prova. Lei pensava che i russi si fossero lamentati con gli americani di essere stati trattati male. I russi avevano anche detto agli americani che loro volevano seppellire gli aviatori morti sulla collina, ma i tedeschi si erano opposti.

Prima di andarcene, le chiedemmo se conosceva qualcun altro che avrebbe potuto aver visto il disastro o sapere qualcosa sui russi nel villaggio. Peccato, disse, che non potevamo parlare con Pole – Petro Lawrync – , che lavorava alla fattoria: lui certamente conosceva gli altri lavoratori stranieri del villaggio ed era andato di corsa sulla scena dell'incidente. Aveva lavorato per anni nella fattoria, dopo essere arrivato dall'est con altri stranieri. Aveva lasciato la Germania dopo la guerra e si era trasferito, lo apprendemmo con sorpresa, negli Stati Uniti. Frugando nel cassetto di una scrivania, tirò fuori una lettera vecchia di dieci anni, con un indirizzo e una fotografia. La lettera diceva che nel 1982 Petro Lawrync aveva festeggiato il suo ottantesimo compleanno a Cleveland Ohio. Non appariva probabile che fosse ancora in vita, ma mi ripromisi di chiamare il servizio informazioni di Cleveland non appena fossi arrivato in albergo.

Più tardi, nel pomeriggio, tornammo a Oberhinkofen. Georg Gattinger e sua moglie ci diedero il benvenuto in cucina. Lui aveva lavorato nei campi, aveva le maniche arrotolate e la sua camicia di flanella era aperta sul collo, rivelando un triangolo di torace bruciato dal sole. Sì, si ricordava dell'aereo abbattuto alla fine della guerra, quello che era caduto in tre pezzi. A quel tempo aveva quattordici anni e si trovava sul campanile quando la Flak aveva co-

minciato a sparare; quando guardò in alto, si rese conto che ne avevano colpito uno e restò a guardare mentre l'aeroplano argenteo, con un'ala in fiamme, cominciò a precipitare in vite. Vide l'ala staccarsi e la coda del velivolo strapparsi e iniziare a cadere rovesciandosi in direzione di Piesenkofen. Gli chiedemmo se avesse visto qualche paracadute. «Non lo posso dire per certo», replicò, «ma potevano essere tre o quattro.» Era la prima persona che ricordava di aver visto qualche paracadute. «Venivano giù lontano», aggiunse, «spinti dal vento verso est, verso Obertraubling o Burgweinting.»

Era corso giù dal campanile, per le strade del villaggio e attraverso i campi fino al velivolo che stava bruciando. In qualche decina di minuti era sulla scena. Una piccola folla di una trentina di persone si era radunata nei campi mentre l'aereo continuava a bruciare: lui non riuscì ad avvicinarsi al relitto, ma vide due corpi a grande distanza: il primo, il più vicino all'aeroplano, giaceva sulla schiena e, cosa che più colpì Gattinger, aveva fatto un'incavatura nel terreno profonda da venti a trenta centimetri.

Chiedemmo della storia del russo e fu chiaro che la stavano sentendo per la prima volta: scuotendo energicamente la testa, Herr Gattinger ammise che in quegli ultimi giorni della guerra tutto era possibile, ma né lui né la moglie credevano che potesse essere vero; non avevano mai sentito quella storia o qualcosa di simile ed erano entrambi d'accordo che in simili piccole comunità, quali Oberhinkofen, Piesenkofen, Scharmassing o Obertraubling, sarebbe stato impossibile far passare sotto silenzio qualsiasi cosa di quella natura. La gente l'avrebbe saputo, ne avrebbe parlato. Inoltre, con la guerra perduta e l'esercito americano a solo qualche giorno di distanza, non avrebbe avuto senso: qualcuno avrebbe informato gli americani, qualcuno sarebbe stato arrestato, ma nessuno dei due aveva mai udito una cosa del genere. Entrambi erano emozionati e agitati quando ce ne andammo e tutti e due erano ansiosi di rendersi utili. Herr Gattinger si offrì di condurci sul luogo dell'incidente e ipotizzò che altra gente della zona potesse sapere qualcosa dell'aeroplano.

Il giorno dopo, Herr Gattinger ci portò al campo dove era caduto il *Black Cat*. Uscimmo dal villaggio con la macchina di Peter e, lungo uno stretto tratturo, ci arrampicammo sulla collina e attraverso i campi dolcemente ondulati, finché Herr Gattinger fece fermare Peter. Là, disse, indicando un profondo incavo nel grano lungo la linea degli alberi a sinistra, c'era l'Absturzstelle, il luogo dove l'aereo si era schiantato al suolo. Perfino da una distanza di un centinaio di metri potevamo osservare che il grano tutto attorno non era alto come nel resto del campo e Herr Gattinger ci disse che per anni dopo la guerra in quel punto non era cresciuto nulla. A est i campi scendevano in leggero declivio verso Obertraubling e Piesenkofen, a circa 1 chilometro di distanza. A nord, nascosto da un boschetto, c'era il castello di Höfling e oltre, in lontananza, attraverso la foschia del mattino, si innalzavano le guglie gemelle della cattedrale di Regensburg. Guardando giù per i campi, potevo vedere il gruppo di querce, di forma quasi triangolare, descritto sommariamente dal personale del GRS nel 1945 e, più in là, il campanile della chiesa di Obertraubling. Herr Gattinger si spostò verso i campi a est, ora coltivati a ravizzone e barbabietola: disse che aveva visto i due militari morti lì, il primo a circa una cinquantina di metri da dove stavamo e l'altro ben oltre, verso Obertraubling.

Mentre Peter e Herr Gattinger cominciavano ad avanzare verso l'Absturzstelle attraverso il grano che arrivava ai fianchi, rimasi a fissare nella direzione opposta il campo dove furono trovati Howard e Jack: vennero qui a morire a migliaia di chilometri dal Tennessee e dal New Jersey.

Mi girai e mi diressi giù verso la linea degli alberi, dove Peter stava saggiando il suolo duro e secco con un piccolo badile. Tutti gli anni al tempo della semina, ci disse Herr Gattinger, l'aratura portava in superficie frammenti dell'aereo e schegge di metallo e di vetro giacevano sparpagliati tra i solchi. I pezzi metallici più grossi vennero rimossi dopo la guerra, prima da gente che voleva venderli e poi da contadini che volevano ripulire i propri campi, ma i pezzetti più piccoli continuavano a saltar fuori anno dopo anno. Il badile colpì qualcosa di duro e Herr Gattinger si chinò

ad esaminare ciò che Peter aveva trovato. Togliendo col fazzoletto lo sporco, Peter alzò lo sguardo verso di me e sollevò lentamente la mano: tra le dita teneva il bossolo di una cartuccia esplosa da 12,7.

Più tardi ripercorremmo in auto i tratturi attraverso i campi fino a Piesenkofen. Avevamo il nome di un'anziana signora che era vissuta nel villaggio per tutta la guerra e la trovammo a casa. Ora, a più di ottant'anni, rammentava il disastro. In realtà lei non lo vide, ma aveva sentito che due uomini si erano lanciati: uno era atterrato a Obertraubling nella roggia vicino alla chiesa e uno era sceso ai margini della foresta di Burgweintiger. Non sapeva che cosa fosse loro successo, non aveva udito nessuna notizia strana, ma appariva chiaro che uno di loro era Christ Manners: Al ci aveva detto che Manners era atterrato in un torrente, mancando di poco l'edificio dove vennero condotti per l'interrogatorio. Quell'edificio, lo appurammo in seguito, era la vecchia scuola al centro del villaggio, oltre la roggia. La donna ci suggerì anche di parlare con Herr Ramsauer, al di là della strada: a quel tempo era un ragazzo che prestava servizio come ausiliario alla batteria Flak di Piesenkofen. Lui avrebbe saputo dire qualcosa.

Facemmo giusto in tempo a imbatterci in Herr Ramsauer che tornava dai campi sul suo trattore, rimorchiando un carro carico di fieno. Confermò che lui stava alla batteria contraerea di Piesenkofen, non lontano da dove ci trovavamo e si ricordava del velivolo abbattuto proprio alla fine della guerra. «Venne giù in tre pezzi», disse con vivacità e aggiunse, facendomi arrestare il cuore, «e con quattro paracadute.» Lo ascoltammo descrivere l'ala e la coda che si staccavano dall'aereo e i quattro paracadute bene aperti che scendevano. Uno atterrò in una roggia e uno tra gli alberi della foresta di Burgweintiger. Due vennero condotti a Obertraubling, ma lui non sapeva che ne fosse stato degli altri. Uno degli uomini, disse convinto, scese su un albero e venne minacciato da un contadino che voleva ucciderlo con un'ascia, ma fu salvato da alcuni soldati. Dove atterrarono gli altri due uomini? «Là», disse, indicando una collinetta all'estremità di Obertraubling, occupata da un nuovo inse-

diamento edilizio: ciò li avrebbe posti esattamente tra Manners e il luogo dell'incidente. Se Ramsauer aveva ragione, allora Manners avrebbe dovuto vederli: dopotutto aveva raccontato di aver visto le ali che scendevano oscillando e il velivolo che bruciava al suolo. Ciò nonostante lui vide un solo paracadute, presumibilmente quello di Al.

Peter chiese se l'aereo era stato colpito durante un'incursione: di nuovo Ramsauer rispose con grande sicurezza che gli aeroplani avevano attaccato l'aeroporto e la fabbrica della Messerschmitt. Poiché il 466° non aveva sganciato bombe durante quella missione e certamente nessuna su Regensburg, e la storia del contadino era una variante di quella familiare di Unterisling, era evidente che Ramsauer mescolava due eventi diversi. In ogni caso la sua memoria circa alcuni dettagli era sorprendente e, lo sapevamo, accurata. Atтанagliato dal timore, gli feci una domanda sulla storia del russo: non aveva udito nulla di simile, disse, e neppure sua moglie, che ascoltava la nostra conversazione dall'uscio.

Durante un successivo incontro Ramsauer cambiò opinione sul numero dei paracadute, dicendo che erano tre. Un russo che lavorava come ausiliario alla batteria contraerea e un soldato tedesco che era alloggiato presso la sua famiglia uscirono per catturare gli aviatori, ma nessuno dei due disse nulla su ciò che era successo. Dopo un giorno o due, andò a vedere i rottami bruciati dell'aereo e vide i corpi, quanti non avrebbe saputo dire, che giacevano nei pressi del velivolo, coperti da un telone cerato.

Per giorni cercammo testimoni, facendo domande e andando di villaggio in villaggio, da un indizio all'altro, ma non scoprimmo nulla di nuovo. Anche una chiamata all'ufficio informazioni di Cleveland non diede alcun risultato: negli elenchi della città o dei dintorni non c'era nessun Lawrync: era vicino agli ottanta quando aveva scritto a Maria Wittig dieci anni prima e probabilmente era morto.

Ogni giorno Peter e io vagliavamo le informazioni che avevamo e, man mano che lo facevamo, la storia del russo appariva sempre meno coerente con le evidenze. Secondo tutte le descrizioni, l'aereo era venuto giù quasi dritto e

Howard e Jack erano stati trovati a diverse centinaia di metri di distanza e lungo una linea tra la sezione di coda e la parte principale del velivolo. Apparentemente, diversi giorni più tardi i loro corpi erano stati spostati verso il relitto. Frau Gattinger aveva notato che più o meno dopo un giorno il cadavere nel campo di suo padre era sparito, sepolto, aveva dato per scontato, mentre in effetti era stato avvicinato ai rottami. Il 27 aprile, quando gli americani arrivarono, trovarono una scena molto sospetta: un aereo carbonizzato e due corpi malconci che giacevano nei pressi. Ciò dava alla storia del russo una certa plausibilità. In ogni caso diverse persone che il 21 aprile erano corse sul luogo dell'incidente avevano riferito, indipendentemente l'una dall'altra, che uno o entrambi i corpi (alcuni osservarono uno solo degli uomini) erano affondati vari centimetri nel terreno, come se fossero caduti o gettati con grande forza dall'aereo mentre precipitava dal cielo. Questa descrizione suggeriva che entrambi fossero morti, come dava per assodato l'ufficiale del corpo medico, all'impatto col suolo.

Un altro aspetto della storia del russo mancava di logica: se due aviatori americani erano stati fatti sfilare attraverso un villaggio e ammazzati in pubblico, sembrava strano che i responsabili si fossero dati la pena di fare apparire come se fossero morti nella caduta, disseminando i corpi in un'area di diverse centinaia di metri in mezzo a vasti campi, lontano dai sentieri; un piano simile avrebbe richiesto del tempo, mentre nel giro di pochi minuti dallo schianto la gente aveva iniziato ad arrivare e aveva visto i corpi.

Fummo anche colpiti dal fatto che nessuno aveva udito la storia del russo o una qualsiasi sua variante: demmo alla gente ogni opportunità, facendo domande su voci e allusioni. Dopo aver ascoltato per giorni, mi convinsi che almeno le persone con cui avevamo parlato stavano dicendo la verità e cioè che loro sentivano quella storia per la prima volta. Avevamo intervistato gente nei quattro villaggi che circondavano il luogo del disastro e non erano stati affatto riluttanti a dirci ciò che sapevano del fatto di Unterisling, a offrirci informazioni sui nazisti locali e a suggerirci i nomi di altri che avremmo potuto intervistare. Naturalmente era possibile

che stessero mentendo tutti quanti, ma la cosa sembrava sempre meno plausibile: la gente con cui parlammo nel 1945 aveva tredici o quattordici anni e nascondere un crimine di questa natura sarebbe stato quasi impossibile. Era altresì ovvio che in questi piccoli villaggi – in realtà agglomerati di casolari – non si poteva tener segreto nulla: tutti avrebbero saputo se era stata commessa un'atrocità e certo qualcuno avrebbe parlato. Forse qualcuno l'aveva fatto, forse erano state raccolte testimonianze nel corso dell'investigazione cui si faceva riferimento nell'incartamento di Howard. Tuttavia solo Maria Wittig rammentava che gli americani avevano fatto delle domande circa l'incidente sulla collina.

Ma ancora agli interrogativi sui paracadute non era stata trovata risposta: Gattinger non era certo, ma credeva che potevano essere stati tre o quattro, e Ramsauer, sebbene facesse confusione e all'inizio avesse detto quattro, pensava di aver visto tre paracadute. Poteva essere capitato che uno o due paracadute si fossero parzialmente aperti e poi si fossero afflosciati: il *Black Cat* era in fiamme e quando si spezzò e cominciò a cadere a spirale l'aria si riempì di frammenti in volo. Era un pensiero sul quale non volevo soffermarmi, ma poteva dar ragione del diverso numero di paracadute.

Alla fine di ogni giornata, Peter mi lasciava alla stazione ferroviaria e io tornavo verso l'albergo sulla Tanglergasse. Camminavo lungo il Danubio fangoso o gironzolavo per le serpeggianti stradine acciottolate della città vecchia, rian dando agli eventi del giorno, vagliando ciò che sapevamo e ciò che avevamo necessità di fare. Dormire era impossibile e giunsi a temere la mia stanza d'albergo: era piccola e moderna, con un soffitto alto, e io giacevo sveglio fino alle 2 o alle 3 di notte, oscillando sul limitare della coscienza. Sognavo dell'incidente, della storia del russo, di paracadute a fiamma; angosciato, mi mettevo a sedere. Tormentato dal timore che da qualche parte qualcuno sapesse qualcosa che avrebbe svelato il mistero di quel giorno, che in qualche modo ci mancasse un pezzo critico del rompicapo, andavo avanti e indietro per la stanza stretta, mi lavavo la faccia, mi fissavo nello specchio e infine tornavo a letto. Per le 5 ero di nuovo in piedi, vestito, pronto a ricominciare.

Lasciai la Germania alla fine di luglio: Peter avrebbe continuato a raccogliere informazioni e a seguire le tracce nella zona di Regensburg e io avrei rinnovato i miei sforzi negli Stati Uniti, cercando nuove strade da seguire. Pensavo che i risultati dell'investigazione potessero essere conservati da qualche parte a Washington, presso qualche agenzia o qualche ufficio che semplicemente mi era sfuggito. Tornato a Filadelfia, mi rilessi gli appunti presi durante le interviste, studiai la mappa. Forse per la centesima volta ripercorsi i vari elementi dell'incartamento di Howard, cercando di trarne qualche altro significato, una nuova traccia. Mentre analizzavo ancora una volta il rapporto di Edward N. Snyder Jr., mi resi conto all'improvviso che, naturalmente, questo capitano del corpo medico doveva essere un dottore: la sua descrizione delle ferite era professionale, la sua terminologia anatomica appropriata; se non era medico nel 1945, forse era uno studente in medicina e aveva finito gli studi dopo la guerra; poteva darsi che fosse ancora vivo.

Appresi che l'American Medical Association di Chicago teneva aggiornato un elenco dei propri membri e, dopo una lunga chiacchierata con la donna responsabile dell'archivio principale, scoprii che in effetti c'erano tre Edward G. Snyder Jr. che stavano al momento esercitando la professione negli Stati Uniti. Spiegai alla donna che mi interessava solo un uomo vecchio abbastanza da praticare nel 1945 e, pur insistendo che non poteva fornirmi ulteriori informazioni, riconobbe che uno solo corrispondeva alla descrizione. Sottolineò che non poteva darmi l'indirizzo, ma alla fine si ammorbidì abbastanza da suggerirmi che forse viveva a Pasadena.

Nel pomeriggio una segretaria dell'ufficio di Edward Snyder a Pasadena mi spiegò che il dottore non ci sarebbe stato per tutto il giorno, ma sarebbe stato di servizio per tutta la notte nell'unità di pronto soccorso dell'Huntington Valley Hospital: potevo raggiungerlo là. Alle 2 del mattino, ora di Filadelfia, feci il numero del cercapersone dell'ospedale e, dopo una pausa interminabile, ebbi in linea il dottor Snyder. Era lui, chiesi nervosamente, l'Edward G. Snyder Jr.

che era stato comandante della compagnia C, 261° battaglione medico, 65^a fanteria, nel 1945? Rimase un po' perplesso, ma dopo una breve pausa rispose che quell'uomo era lui. «Ho un rapporto redatto da lei nel 1945», gli dissi, «un rapporto circa corpi trovati in un aereo americano distrutto.» Prima che potessi terminare, mi interruppe dicendo: «Sì quello fuori Regensburg».

Non gli avevo ancora letto il suo rapporto che si lanciò in una vivida descrizione di ciò che aveva visto. Era stato impossibile esaminare i corpi all'interno del relitto bruciato, ma c'erano due uomini, avvolti nei loro giubbetti e tute di volo verdi, che non si trovavano sull'aereo. A causa del freddo persistente, i loro lineamenti erano ancora distinti e i corpi ben conservati. Sebbene non si volesse azzardare a ipotizzare le distanze, i corpi giacevano assieme e vicino ai rottami, certamente non lontani dai 200 ai 500 metri. Erano morti nella caduta, disse spontaneamente, nessun dubbio su ciò. Non mi ero presentato come un parente di uno degli uomini e lui non mi risparmiò alcun dettaglio: era convinto che virtualmente tutte le ossa dei loro corpi fossero rotte e che un'autopsia avrebbe rivelato danni a tutti gli organi principali. I due cadaveri erano così malridotti, le loro lesioni interne così estese che il personale del GRS aveva avuto difficoltà nel raccogliarli per la sepoltura.

A questo punto gli riferii la storia del russo e, sebbene ammettesse che la cosa era possibile, non le diede molta importanza. Era improbabile che un pestaggio – e ne aveva visti nell'unità di pronto soccorso – avesse prodotto ferite così estese come quelle che aveva trovato sui corpi, specialmente quelle nella parte inferiore: sia Jack sia Howard avevano riportato fratture composte del femore e questo, ne era convinto, difficilmente sarebbe stato il risultato di un pestaggio. Lui riteneva possibile che i loro paracadute si fossero aperti troppo tardi o solo parzialmente o che fossero stati proiettati fuori dall'aereo che precipitava. A suo parere, tutto ciò era più probabile di un pestaggio. Non si ricordava come gli fosse accaduto di recarsi sul luogo del disastro o perché gli fosse stato chiesto di scrivere un rapporto il 7 maggio, ma precisò che redigere un simile rap-

porto era altamente insolito. Gli domandai se non gli fosse stato chiesto di sottoporlo come parte di un'investigazione su un preteso caso di atrocità, ma non riuscì a ricordare una qualsiasi inchiesta del genere e non ne aveva mai sentito parlare.

Qualche giorno più tardi arrivò una lettera di Ed Snyder. Era un membro dell'associazione dei veterani della 65^a divisione fanteria e un recente bollettino conteneva un elenco di uomini della compagnia E, 261° reggimento fanteria, l'unità che aveva trovato l'aereo nell'aprile del 1945: forse loro potevano dirmi qualcosa di più. La lista conteneva una mezza dozzina di nomi, che cominciai a chiamare. Uno dei comandanti di plotone della compagnia, Francis Brown, viveva a Filadelfia e non solo si ricordava di aver visto l'aereo distrutto e i corpi nel campo, ma aveva scritto ai genitori nel 1945. Recentemente aveva riesumato le sue lettere del tempo di guerra e fu stupito dal tempismo della mia chiamata. Più tardi, quella stessa sera, mi ritelefonò e mi lesse alcuni dei brani di due lettere. La prima, datata 8 luglio 1945, descriveva lo spostamento della compagnia il 27 aprile da Regensburg a un piccolo villaggio a ovest della città. «Ci sistemammo in una Gasthaus e bevemmo una birra. Il reggimento rastrellò centinaia di POW nei boschi.» Su una collina vicino al villaggio trovarono ciò che ritennero essere un B-17 precipitato e dei corpi e «li sorvegliammo finché giunse gente dell'aviazione dell'esercito. Restammo nel villaggio di Scharmassing fino al 1 maggio». Ritornò sull'incidente in una lettera del 25 agosto 1945: «Quando ci spostammo in un villaggio fuori Regensburg chiamato Scharmassing, vi rimanemmo alcuni giorni. Credo di aver già accennato a un B-17 che si era schiantato su una collina nelle vicinanze. Alcuni polacchi in paese dissero che gli aviatori erano stati percossi nel villaggio. Vidi i corpi, che erano nei pressi del relitto ed erano davvero malridotti.»

Mi suggerì di contattare John Massey, un altro comandante di plotone della compagnia E. Massey viveva a Louisburg, Kansas, e lo chiamai la sera stessa. Anche Massey ricordava con chiarezza di aver visto l'aeroplano e i corpi. La

compagnia era a Regensburg con la speranza di qualche giorno di riposo, prima della successiva spinta, quando vennero inviati nella campagna per formare un perimetro di difesa. Stavano andando a occupare un castello – ritenuti che si trattasse del castello di Höfiling, la proprietà dei Thurn und Taxis – quando si imbarcarono nel relitto carbonizzato del velivolo e trovarono i corpi vicino, accanto ad esso. Mi disse che nel villaggio gli uomini sentirono dai polacchi storie di aviatori americani torturati e pestati. Non ricordava un'inchiesta fatta a quel tempo, ma rammentava di aver ricevuto una visita da un esponente del CIC a Vienna verso il gennaio del 1946 e che gli erano state mostrate fotografie dei corpi nel campo. Quindi mi mise in contatto con altri due uomini della compagnia E, i quali pure ricordavano di avere udito le storie nel villaggio e di aver trovato i corpi nel campo più o meno a quindici metri dall'aereo.

Sebbene tutto ciò che gli uomini della compagnia E mi riferirono fosse basato su dicerie, i loro ricordi mi fecero ripiombare nell'incertezza. Forse in Germania ero stato fuorviato, forse Peter e io avevamo torto. Se Massey era stato interrogato dal CIC, allora probabilmente era stata davvero aperta un'inchiesta, ma dov'era finita e quali erano state le sue conclusioni? Avevo bisogno di leggere quel documento e avevo bisogno delle testimonianze dei polacchi e dei russi che sembravano trovarsi dovunque nell'area di Regensburg. Dopo quasi un anno di ricerche, la probabilità di ottenere una risposta appariva remota.

Poi trovammo Petro Lawrync.

Richard Sloane, uno studente di college che lavorava con me, in autunno passò settimane facendo ricerche fra le organizzazioni polacco-americane nella zona di Cleveland, cercando Petro Lawrync. Sapevamo che era vissuto per un certo tempo a Parma e che aveva avuto un fratello a Cleveland, ma non riuscivamo a rintracciare nessuno dei due. Poi, un pomeriggio all'inizio di dicembre, mentre spulciavamo vecchi elenchi telefonici dell'Ohio, un bibliotecario commentò che in realtà il nome non suonava polacco: forse, disse, era ucraino. Nel giro di pochi giorni localizzammo

Lawry nec negli elenchi della Chiesa cattolica ucraina di St. Pokrova a Parma e, quando chiamai, padre Michael Krupka confermò che non solo Petro Lawry nec era vivo, ma che abitava in una stanza nel comprensorio della chiesa. Spiegai perché volevo parlargli e il sacerdote accettò di accennare a Lawry nec del fatto.

Tre giorni dopo padre Krupka chiamò: aveva contattato con Lawry nec, che era molto vecchio e la cui memoria era lacunosa, ma aveva accettato. Padre Krupka avrebbe portato Lawry nec, che non parlava molto bene inglese, e un interprete, alle 8, subito dopo la messa, al rettorato. Il suo telefono aveva la modalità viva voce, quindi sia Lawry nec sia il traduttore sarebbero stati in grado di ascoltare le mie parole. Alle 8 in punto chiamai: mentre ponevo le domande, riuscivo a sentire la voce profonda dell'interprete e poi una flebile, roca risposta quando Lawry nec parlava agli uomini nella stanza. Ricordava l'incidente: vide un fuoco nel cielo e l'aereo che scendeva in una vite piatta. All'inizio pareva quasi che il pilota stesse cercando un posto per atterrare e la gente alla fattoria era atterrita, certa che stava per cadergli in testa. Guardando in alto mentre correva, vide la coda e le ali che si staccavano; quindi l'aeroplano scomparve dietro gli alberi in cima alla collina. Seguì un'esplosione dopo l'altra e si levò una grande colonna di fumo.

Contrariamente ai ricordi di Maria Wittig, Lawry nec non si recò sul luogo del disastro fino al giorno dopo. Rammentava di aver visto un corpo nell'aereo e due o tre nelle vicinanze, a una decina di metri di distanza. Non vide paracadute e non udì nulla al riguardo. Quando gli domandai se aveva sentito la storia del russo, non ne sapeva niente, non l'aveva mai sentita. Nel corso della conversazione, riformulai ripetutamente la domanda, cambiando le parole, variando l'enfasi, partendo da diverse direzioni, ma lui continuò a ripetere che non sapeva nulla di americani paracadutatisi nel villaggio e malmenati. Gli chiesi se pensava che fosse possibile che qualcosa del genere potesse essere accaduto a sua insaputa: no, disse, questo era impossibile. Inoltre, proseguì spontaneamente, nell'aprile del 1945 i tedeschi aspettavano con ansia l'arrivo degli americani, perché ciò avrebbe signi-

ficato la fine della guerra. Richiesto se ricordasse americani che facessero domande al loro arrivo diversi giorni dopo, disse di sì: gli americani vennero alla fattoria e parlarono con Heinrich Ebenteuer, scrissero qualcosa, presero appunti, ma lui non sapeva di che cosa si trattasse.

Più tardi, dopo la fine della nostra conversazione e dopo che Lawry nec ebbe lasciato la stanza, padre Krupka disse che conosceva Lawry nec da più di quattordici anni: era un lavoratore forzato, catturato dai tedeschi nel 1942, che era rimasto in Germania fino al 1949, quando il fratello lo aiutò a entrare negli Stati Uniti. Padre Krupka aveva conosciuto Lawry nec quando era più in gamba e ricordava con maggior chiarezza e il sacerdote credeva che, se avesse saputo qualsiasi cosa su un fatto di quel tipo, ne avrebbe parlato. Petro Lawry nec era un uomo buono, insistette Padre Krupka, un uomo onesto: avrebbe detto la verità.

All'inizio di gennaio tornai a Suitland, determinato a controllare ancora una volta gli archivi dei crimini di guerra, nel caso mi fosse sfuggito qualcosa. Lì ebbi una conversazione con il capo archivist, che suggerì un'ulteriore possibilità: il centro registrazioni conservava un enorme gruppo di incartamenti di crimini di guerra *non sottoposti a procedimento*. C'era solo un elenco molto approssimativo, che riportava più di 8.000 casi. Il registro era un grosso volume e le voci erano divise per Paese, ma i singoli casi potevano essere elencati col nome della località, del testimone o della vittima. Portato il registro al mio tavolo nella sala di consultazione, lo aprii ai 3.000 casi riferiti alla Germania. Cominciai a cercare Goodner, Brennan o Peterson, ma non trovai nulla. Nel frattempo presi nota di qualsiasi nome polacco o ucraino che compariva, poiché il caso poteva essere conservato sotto il nome del testimone. Poi ricominciai a studiare dall'inizio l'intero indice, facendo scorrere lentamente il dito sulle voci manoscritte, cercando le cittadine e i villaggi dell'area di Regensburg. Il tutto prese una giornata intera.

Dopo avere sfogliato i paginoni del registro per ore, avevo virtualmente perso ogni speranza: era un altro vicolo cieco, come tanti altri. Poi sulla pagina si materializzò il nome Scharmassing: era scritto non correttamente, ma era

li: caso 12-1882. Con le mani tremanti afferrai il volume di riferimento che accompagnava l'indice e lo aprii al caso 12-1882, dove una breve descrizione dattiloscritta mi balzò agli occhi: «Presunta uccisione di due aviatori americani, da parte di soldati e civili tedeschi non identificati, dopo che si erano lanciati da un bombardiere vicino a Scharmassing il/circa il 21 aprile 1945».

Balzato dalla sedia con il registro nelle mani, mi precipitai dall'archivista, che esaminò la voce. Non attese che ordinassi l'incartamento: «Andiamo a dare un'occhiata», disse e scendemmo con il grande ascensore nei meandri dell'archivio. Lo scantinato, delle dimensioni di due campi da football, era pieno fino al soffitto di casse, scatole e cartelli. L'illuminazione fluorescente immergeva le file interminabili di documenti in una tinta giallastra, crepuscolare e, mentre avanzavamo tra le cataste ero così nervoso che riuscivo a malapena a respirare. Infine ci trovammo spalla a spalla nello stretto corridoio dove era conservato l'incartamento, con scatoloni che si innalzavano più alti di noi su entrambi i lati. Localizzammo il contenitore, lo aprimmo e là, in cima, c'era una cartella marcata «Gruppo dei Crimini di Guerra, caso 12-1882». La ricerca era costata quasi un anno intero, ma infine l'avevamo trovato: con l'incartamento nelle mie mani tremanti, risalii con l'ascensore a leggere nella sala di consultazione vividamente illuminata.

C'era acclusa una grande mappa della zona di Scharmassing: vi era segnato il luogo dello schianto, precisamente dove ci aveva portato Herr Gattinger, così come la posizione della sezione di coda e i corpi di Jack Brennan e di un militare americano non identificato, G-6638, quasi esattamente dove eravamo stati Peter e io. Cominciai a leggere.

Il 3 maggio 1945, il comandante della 609ª compagnia registrazione sepolture compilò un rapporto sul disastro per il quartier generale della 3ª armata. Diceva asciuttamente che «era stato riferito che due membri dell'equipaggio, John C. Brennan e un individuo non identificato con gli indumenti marcati G-6638, inizialmente erano scampati. Si asserisce che siano stati catturati, uccisi e che i loro corpi siano stati posti nel relitto. Una piastrina d'identifica-

zione, quella di Robert E. Peterson, è stata recuperata presso civili e potrebbe appartenere all'individuo ucciso con John C. Brennan. Nessuno dei due corpi era bruciato».

Dopo la compilazione di questo rapporto, giunse a Scharmassing una squadra del gruppo crimini di guerra per condurre un'inchiesta. L'incarico era affidato al tenente Dwight McKay, il quale scoprì rapidamente che il russo autore della denuncia originaria era svanito e irreperibile. «Il CIC non aveva registrazioni del nome del supposto testimone e, per quanto se ne sapeva, questi era scomparso dalla scena dell'incidente.» Non gli fu neppure possibile trovare nei villaggi altri russi o polacchi che avessero effettivamente visto il presunto pestaggio. Interrogò Heinrich Ebenteuer e la sua testimonianza venne riportata nell'incartamento. Con il principe Johannes Thurn und Taxis in qualità di interprete, Ebenteuer dichiarò sotto giuramento: «Il 21 aprile 1945, verso le 12.00 [11.00 ora di Londra], vidi un bombardiere americano colpito dalla Flak. Si spezzò in due e cadde al suolo. Andai nei campi e vidi cinque corpi nell'aereo in fiamme e altri due che giacevano a circa cinquecento metri dai boschi di querce. Non vidi alcun paracadute uscire dal velivolo che precipitava. Andai nei campi circa quaranta minuti dopo che l'aereo era caduto». Gli vennero mostrate fotografie di Howard e di Jack e li identificò come i due uomini in mezzo al campo. Aggiunse: «Non vidi alcun paracadute nei campi; i corpi dei militari erano affondati per circa venti centimetri nel terreno. Direi che l'impatto della caduta aveva causato tali buche... Fui una delle prime persone a vedere i due soldati nel campo e sono sicuro che sono morti a causa della caduta...».

McKay interrogò a Scharmassing anche un giovane lavoratore polacco, che aveva visto l'aereo precipitare, ma pure lui non sapeva nulla del pestaggio. «I tedeschi vicino a Regensburg cominciarono a sparare con la Flak in direzione [dell'aereo]», disse. «Li vidi colpire una volta l'ala. L'aereo venne verso la città a circa 3.000 metri: bruciava e cominciò a sfarfallare; poi vidi tre uomini paracadutarsi quando l'aeroplano cominciò a precipitare. Vidi aprirsi tre paracadute, ma non li vidi atterrare, perché furono trascinati lontano.

Non potei avvicinarmi al relitto dell'aereo, perché bruciava e stavano esplodendo le munizioni. Il giorno dopo, quando andai al velivolo, stava ancora bruciando. Vidi un uomo bruciato nel relitto. Vidi due uomini che giacevano nei campi a circa 1.000 metri dai rottami. Il loro vestiario era tutto strappato. Riconosco gli uomini nelle fotografie. Brennan giaceva a circa 100 metri a est dell'altro soldato.»

Una terza dichiarazione fu ottenuta dal principe Johannes che dichiarò: «Il 21 aprile 1945, verso le 12.00, mi trovavo a casa mentre circa cinquanta bombardieri quadrimotori americani stavano volando sopra. Volavano [a] circa 4.000 metri, uno di loro era stato colpito dalla Flak e cadde nei campi a sud-est di casa mia. Verso le 12,30, due soldati tedeschi della Flak portarono a casa mia un paracadute americano non aperto. Uno mi disse che era stato preso dal corpo di un soldato americano morto. Circa all'1 andai nei campi e vidi l'aereo e due americani morti. Ho visto le fotografie di due americani morti e ho riconosciuto uno di loro come il soldato che ho visto nel campo. Mentre ero là, il velivolo stava bruciando. Venendo ai due militari americani, vidi che uno dei due aveva fatto un buco nel terreno profondo circa una trentina di centimetri, della forma del suo corpo».

Mc Kay interrogò anche «altre sei persone nei pressi di Scharmassing. Due di loro erano preti cattolici: non furono testimoni dell'incidente, ma videro i corpi dei due militari morti poco dopo che li ebbe osservati il testimone Ebenteuer. Le loro dichiarazioni circa il luogo e le condizioni dei due soldati erano in accordo con la deposizione di Ebenteuer».

Riassumendo le sue indagini, McKay sottolineò che i due corpi «vennero trovati nei campi circa a metà strada tra la parte anteriore in fiamme dell'aereo e la sezione di coda» e che «testimoni civili, sulla scena circa quaranta minuti dopo l'incidente, videro i cadaveri dei due militari americani. I corpi non erano stati rimossi dal terreno ed erano affondati nel suolo di alcuni centimetri. L'impronta creata nel terreno aveva la forma del corpo». McKay concluse: «I militari americani sopramenzionati sono morti a causa della

caduta dal velivolo distrutto... C'è evidenza di un paracadute non dispiegato. L'incavo al suolo dove vennero trovati giacenti i corpi indica che sono caduti con gran violenza. Non è stata trovata evidenza tangibile di un crimine di guerra e la relazione dell'ufficiale alla registrazione delle sepolture era un mero sentito dire e una conclusione non supportata da fatti».

In agosto fu condotto un secondo giro di interrogatori da un altro ufficiale investigatore, ma la questione sollevata allora concerneva l'identità degli uomini nel campo: Louis Wieser e Jerry Barrett erano ancora ufficialmente elencati come dispersi e, a sepolture effettuate, l'esercito stava cercando di accertare se i due corpi erano stati identificati in modo appropriato. Tali ricerche possono essere continuate fino al gennaio del 1946, quando vennero mostrate a John Massey le fotografie dei cadaveri, ma l'inchiesta sul preteso pestaggio era già chiusa. L'11 settembre 1945 venne inoltrato al quartier generale della 3^a armata un rapporto finale sul caso. Concludeva: «Non c'è alcuna evidenza che sia stato commesso un crimine di guerra. Il rapporto delle indagini rivela che la morte è avvenuta come risultato della caduta degli aviatori senza uso del paracadute. Non è richiesta ulteriore azione. Si raccomanda di chiudere il caso in via amministrativa».

Nella primavera del 1993, il quotidiano di Regensburg «Mittel bayerische Zeitung» pubblicò una storia a piena pagina sul *Black Cat* e il suo equipaggio. Sollecitava testimoni oculari a farsi avanti e alcuni lo fecero. Molti videro quel giorno del 1945 due paracadute, ma solo un uomo, che quel mattino stava in un villaggio vicino, pensava di averne visti tre aperti, sebbene fosse certo solo di due. Un altro testimone disse che lui e un amico videro l'aereo spezzarsi in due, poi osservarono apparire prima uno e poi un altro paracadute; per un istante pensarono di averne visto un terzo, ma la loro attenzione si concentrò sull'aereo che capitombolava dal cielo e persero di vista le calotte: quando guardarono di nuovo, riuscirono a vederne solo due che si allontanavano in direzione di Obertraubling. Nessuno ne vide quattro e nessuno vide alcun caccia americano seguire

i paracadute; tutti concordavano che comparvero soltanto quando il velivolo si spezzò e, sebbene Al pensasse di essere rimasto privo di sensi per un certo periodo, la sequenza degli eventi fu probabilmente molto più veloce, una questione di pochi secondi.

Dopo che la coda si staccò e apparvero i paracadute, l'aereo si impennò quasi dritto nel cielo, rimase sospeso per un istante, poi si rovesciò e cominciò a vorticare verso terra; appena ciò accadde, si strappò l'ala destra e le bombe, le bombole dell'ossigeno e altri frammenti del velivolo caddero a pioggia. Sono giunto alla conclusione che in quel momento si aprirono tre paracadute, ma uno, forse bruciato o strappato o lacerato dai frammenti in volo, collassò. La posizione di Howard nell'aeroplano rendeva improbabile che fosse stato in grado di buttarsi e il suo corpo era quello trovato più vicino al relitto principale: sembra probabile che sia stato scagliato dal velivolo in prossimità del terreno; se un terzo paracadute si era aperto, era più facile che fosse quello di Jack Brennan.

La storia del russo, che mi aveva tormentato per più di un anno, poteva essere stata una pura frottola, raccontata agli americani per creare problemi ai tedeschi: a Scharmsing alcuni dei russi e dei polacchi in effetti si lamentarono del cattivo trattamento ricevuto e avrebbero potuto desiderare di regolare i conti. E tuttavia ci poteva essere un'altra spiegazione: uno dei testimoni che si fece avanti dopo la pubblicazione della storia sul giornale si trovava ad Obertraubling quando precipitò il velivolo. Era giorno di mercato e le strade erano affollate. Era appena arrivato al centro del villaggio, quando vide una folla inferocita raccogliersi attorno a un aviatore americano che era atterrato nel torrente. La folla era ostile e minacciosa, ma due soldati tedeschi lo tirarono fuori dalla roggia e lo portarono via in mezzo alla folla urlante. Quando Al arrivò sulla scena pochi istanti più tardi, fu aggredito da un abitante del villaggio infuriato con un attizzatoio rovente. Poteva essere capitato che il russo che aveva riferito di due americani fatti sfilare attraverso un villaggio e pestati si trovasse a Obertraubling. Forse vide Manners e poi Al portati per le stra-

de e in seguito sentì da altri russi a Scharmassing che due americani molto malconci giacevano morti nel campo: poteva essere giunto alla conclusione che i due che aveva visto – o di cui forse aveva solo sentito parlare, – nel villaggio fossero stati uccisi dai tedeschi. In ogni caso l'uomo scomparve prima che le indagini prendessero corpo e non furono mai trovati altri testimoni.

Poco dopo la pubblicazione della storia sul giornale tedesco, ritornai in Germania. Albert Seraydar venne in volo con me: quando entrammo nello spazio aereo tedesco in rotta per Francoforte, si volse verso di me e sussurrò: «Sai, Tom, l'ultima volta che ho volato sulla Germania, Howard era con me». Andammo a Regensburg, sul luogo del disastro, all'edificio dove venne interrogato, a Moosburg, dove fu portato come prigioniero. Incontrammo la gente che lo aveva visto col paracadute quasi cinquant'anni prima e venne intervistato dai giornali e ripreso per un programma della televisione bavarese. Apprendemmo che era stato eretto un cippo sul luogo dell'incidente, una semplice croce di betulla. Il cippo è dedicato a tutti i caduti della guerra, ma alla sua base una piccola targa in bronzo riporta i nomi degli uomini morti il 21 aprile 1945, per ricordare che anche nel trionfo c'è dolore.

L'ultimo mattino che passammo là, Peter Schmoll ci condusse ancora in auto nel punto in cui il B-24 era precipitato. Camminammo fra il verde grano ondeggiante e, sul declivio dove il *Black Cat* trovò il suo destino, ponemmo otto rose rosse. Pensai a ciascuno di loro – Farrington, Regan, Wieser, Barrett, Noe, Murphy, Peterson e Perella – uomini che non avevo mai conosciuto, ma che non avrei mai dimenticato. Attraversammo il tratturo sulla cresta della collina e passammo nel campo dove morirono Howard e Jack Brennan. Tutt'intorno a noi fragili germogli di verde crompevano dal suolo e, mentre mi inginocchiavo per deporre due rose, Al mi posò la mano sulla spalla. Pensai alla lettera angosciata di mio padre del novembre 1945, alla stanza colma di colori, al sentiero che si stendeva attraverso i decenni che mi aveva condotto a quel luogo carico di presenze. Guardando per la

vasta distesa di terreno dissodato che si sollevava in direzione di Piesenkofen e Obertraubling, al di là di un campo che eravamo venuti a vedere per l'ultima volta e che tuttavia sapevamo non avremmo mai lasciato alle spalle, mi resi conto che ero giunto alla fine della mia ricerca. Il cerchio si era chiuso ed era arrivato il tempo di proseguire. Mentre scendevamo lentamente in auto lungo il sentiero verso la strada principale, mi voltai per un ultimo sguardo: era primavera e nei campi sopra Scharmassing si stava arando; i trattori si muovevano attraverso la superficie ondulata di terra ricca, nera e nella loro scia, come accade ad ogni aprile, minuscoli frammenti di plexiglass e di metallo contorto – muti resti del *Black Cat* e degli uomini che qui morirono – tornavano alla luce nei solchi.

NOTA DELL'AUTORE

Le Ali del mattino non è un lavoro di fantasia, ma si basa principalmente su tre straordinarie raccolte di lettere che formano la base documentale di questo libro, più di duecento inviate da Howard Goodner, e circa trecento spedite da Robert Peterson a sua moglie Marie tra l'autunno del 1942 e la primavera del 1945. Entrambi scrissero quasi ogni giorno e offrono una significativa ed esauriente guida alle vicende quotidiane di un equipaggio americano in addestramento e in azione in Europa durante la Seconda guerra mondiale. Vanno aggiunte circa cento lettere di vari membri dell'equipaggio Richard Farrington e delle loro famiglie. Sono anche riuscito a intervistare dozzine di veterani del 466° Bomber Group, che li conoscevano, in grado di ricostruire, a volte con incredibile chiarezza, episodi e conversazioni di quegli anni. Sono stati indispensabili i ricordi di Albert Seraydarian (Al Seraydar), con la precisazione di piccoli dettagli sui suoi compagni d'equipaggio, le loro abitudini, le cose che gradivano o meno, le loro reazioni agli eventi grandi e piccoli. Hanno fornito un'efficace visione dall'interno della vita degli aviatori che prestarono servizio nel 466° tra l'autunno del 1944 e la fine delle operazioni anche tre diari scritti da uomini in servizio alla base aerea 120 nello stesso periodo dell'equipaggio Farrington: un operatore radio (Frank Spurlock), un navigatore di un

equipaggio capoformazione (Joseph Edwards) e un veterano del 785° Squadron (James H. Lorenz), che parteciparono alle stesse missioni.

La documentazione del 466° Bomber Group (Heavy) è conservata nei National Archives del Washington National Records Center, nell'Office of Air Force History alla base aerea di Bolling, nell'Albert F. Simpson Historical Research Center alla base aerea di Maxwell e nell'Archivio della 2ª Air Division a Norwich in Inghilterra. La storia del dipartimento medico del 466°, il carteggio della sua sezione servizi speciali e il Bollettino quotidiano della base aerea 120 offrono un preciso ritratto dell'attività a terra, mentre gli incartamenti delle missioni, con le loro mappe, le fotografie, i rapporti e le note manoscritte degli ufficiali supervisori forniscono un resoconto dettagliato e completo degli aspetti operativi.

Nella fase di ricerca ho impiegato i metodi utilizzati di solito dagli storici di professione, ma nel raccontare la vicenda mi sono convertito a tecniche di scrittura che sono associate soprattutto alla narrativa. Tutti gli avvenimenti descritti sono realmente avvenuti – mi sono stati raccontati durante le interviste o erano descritti nelle lettere o in documenti ufficiali – e le citazioni delle lettere sono riportate così come sono nell'originale, a parte qualche correzione di grammatica e di ortografia. Ho usato lo strumento del dialogo per illustrare con maggior vivacità alcune scene: i sentimenti, le impressioni e le idee che vi sono espressi sono quelli delle persone coinvolte, derivati dalle lettere e dalle interviste, ma il linguaggio è mio.

Devo molto a molta gente per l'aiuto nella ricerca e nella stesura di questo libro. Ho uno speciale debito di gratitudine verso gli uomini dell'Associazione del 466° Bomber Group, che hanno condiviso con me le loro esperienze; in particolare Barky Hovsepian e Louis Loevsky mi hanno aiutato a individuare altri veterani che conoscevano l'equipaggio Farrington. Gli aviatori del 466° che hanno risposto a così tante domande e hanno offerto molti dei loro ricordi personali sono stati così numerosi che nominarne solo qualcuno appare quantomeno arbitrario, ma Robert Moore,

Henry Hiter, Bill Deal, Harold Read, Richard Baynes, Earl Wassom ed Earl Beitler meritano un ringraziamento speciale. Sono anche particolarmente grato al dottor Edward N. Snyder Jr. che ha messo a disposizione non solo i suoi ricordi, ma anche le sue capacità professionali nella valutazione di importanti evidenze mediche.

In Inghilterra Ted Clarke, che durante la guerra lavorò per breve tempo alla base aerea 120 e al Club della Croce Rossa del Palazzo Vescovile, è stato instancabile nel farmi da guida non solo al vecchio campo d'aviazione, ma anche nei ritrovi familiari agli aviatori americani a Norwich. Il ruolo di Peter Schmoll nel ripercorrere la storia fatale del *Black Cat* e del suo equipaggio è indicato diffusamente nel testo, ma non potrò mai esprimere in modo adeguato la mia gratitudine nei suoi riguardi: senza il suo aiuto, la sua onestà e la sua amicizia le ricerche in Germania non sarebbero mai decollate. Barbara Blake, Elizabeth Block, Bruce Kuklick, Walter McDougall, Jonathan Steinberg e Gerard McCauley hanno letto con spirito costruttivo il manoscritto finito.

Ma, più di ogni altra cosa, voglio esprimere la mia gratitudine alle famiglie dei membri dell'equipaggio Richard Farrington: a Mel e Al Perella, a James Regan, a Jeanette Sketo e Winnifried Hordych, sorelle di Jack Brennan, a Josephine Graegin, sorella di Louis Wieser, a Ronald Rosman, Steve Manners e in particolare alla signora Marie Peterson Dennis e ad Art Peterson che mi hanno consentito l'accesso alle lettere di Bob Peterson. Tutti hanno riaperto vecchie ferite per parlare a un perfetto estraneo, mi hanno affidato preziose lettere e fotografie di famiglia, e hanno atteso con pazienza la pubblicazione del libro. Mia madre, Mildred Childers, mia zia Sibyle G. Sadler e mio zio James E. Goodner hanno sopportato domande che li hanno costretti a rivivere momenti dolorosi e ho con loro un debito che non potrò mai ripagare. Devo anche un'ultima parola di ringraziamento e di profondo affetto al mio amico Al Seraydar, il tipo più fortunato che conosca. Tutte queste persone mi hanno supportato e sostenuto per i quattro anni della ricerca e della stesura.

Questo libro appartiene a mio padre, Thomas Childers, che l'ha ispirato ma non è vissuto abbastanza per vederlo finito, e ai miei nonni da tempo scomparsi, Ernest e Callie Goodner, che hanno conservato le lettere e la memoria di Howard e hanno sempre creduto, come dice una vecchia canzone di guerra, che si sarebbero incontrati ancora.

FONTI D'ARCHIVIO

Washington National Records Center (National Archives)

Gruppo d'archivio 18

Rapporti di missione per il 466° Bomber Group (Heavy), 96° Combat Wing, 2ª Air Division, 1944-1945, cartelle 1737-1743

Gruppo d'archivio 92, rapporti su equipaggi dispersi

Gruppo d'archivio 94, rapporti della Seconda guerra mondiale, XX corpo, dal dicembre 1944 all'aprile 1945, cartella 5125, cartella dei resoconti G-2

Gruppo d'archivio 153, procuratore, crimini di guerra

Gruppo d'archivio 338, quartier generale, esercito degli Stati Uniti in Europa, sezione crimini di guerra, casi non giudicati

Gruppo d'archivio 407, 65ª divisione fanteria

65ª divisione fanteria, rapporti periodici G/S-2, 16 aprile-giugno 1945

365ª reggimento fanteria, rapporti di azioni effettuate, marzo-aprile 1945 (261) -0.315104

**Office of Air Force History, Bolling Air Force Base,
Washington, D. C.**

Documenti di missione della 2^a Bombardment Division,
1944-1945. 526.332

Bollettino giornaliero, Storia narrativa del 466°, Storia
medica, Diario delle operazioni, Fascicoli 618-620

**Albert F. Simpson Historical Research Center,
Maxwell Air Force Base**

Storia del 787° Bomber Squadron, aprile-maggio 1945.

Storia e rapporti di missione, 466° Bomber Group,
1944-1945. Diario delle operazioni, Bollettino della base.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Monaco

MA 106 674, RPB Rapporto mensile dei governatorati.
Baviera settentrionale e Oberpfalz, novembre 1943-feb-
braio 1945

MA 106 696, Rapporto mensile Regensburg, gennaio-
aprile 1945

Militararchiv Bundesarchiv, Friburgo

«Regensburg in den letzten Kriegstagen des Jahres 1945,
berichtet von Robert Burger damals stellvertretender Kampf-
kommandant»

2^a Air Division Archiv, Norwich Central Library

Tenente James H. Lorenz, Diario, settembre 1944-apri-
le 1945

Tenente James H. Lorenz, Story of a Typical Mission

INDICE

<i>Prefazione</i>	7
-------------------------	---

Prologo	
Una stanza colma di colori	11

Capitolo Primo	
Partito soldato	17

Capitolo Secondo	
Da qualche parte in Inghilterra	53

Capitolo Terzo	
Le ali del mattino	91

Capitolo Quarto	
Me la caverò	126

Capitolo Quinto	
Se solo nei miei sogni	158

Capitolo Sesto	
La fortuna è una signora	195

Capitolo Settimo	
Il <i>Black Cat</i>	243
Capitolo Ottavo	
Quando i ragazzi sono di nuovo a casa	266
Capitolo Nono	
Ci rivedremo	301
<i>Nota dell'Autore</i>	351
<i>Fonti d'archivio</i>	355

